



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-14062021-227593  
CG-MH-E-14062021-227593

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III— खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 223]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 11, 2021/ ज्येष्ठ 21, 1943

No. 223]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 11, 2021/JYAISHTHA 21, 1943

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अधिसूचना

मुम्बई, 25 मई, 2021

सं. टीएमपी/18/2020-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा सलग्न आदेशानुसार, जेएनपीटी कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क की समीक्षा हेतु अनुमोदन की मांग करते हुए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के निपटान से संबंधित है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण सं. टीएमपी/18/2020-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

—

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियम, सदस्य (वित्त)  
(ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मई, 2021 के 13 वें दिन पारित)

यह मामला जेएनपीटी कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क की समीक्षा हेतु अनुमोदन प्राप्त करने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 26 मई 2020 से संबंधित है।

2.1. याद होगा कि जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में प्रदत्त सेवाओं के लिए इस प्राधिकरण ने पिछली बार प्रशुल्क नीति 2015 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2015 का अनुसरण करते हुए आदेश सं. टीएमपी/69/2015-जेएनपीटी दिनांक 4 नवंबर 2016 द्वारा प्रशुल्क अनुमोदित किया था। उक्त आदेश ने 31 मार्च 2019 तक प्रशुल्क वैधता निर्धारित की थी।

3152 GI/2021

(1)

2.2. चूंकि, प्रशुल्क वैधता अवधि के समाप्त होने के बाद भी जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में प्रशुल्क की समीक्षा के लिए जेएनपीटी से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था, इसलिए जेएनपीटी से पत्र सं. टीएएमपी/69/2015-जेएनपीटी दिनांक 26 अगस्त 2019 द्वारा जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि प्रशुल्क नीति, 2018 में शामिल विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करे। प्रशुल्क नीति, 2018 प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुक्रम में आई थी।

2.3. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी ने अपने पत्र सं. जेएनपी/फिन/एफए/टैरिफ/एसएमएल/2020/69 दिनांक 26 मई 2020 के कवर के अधीन प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 के आधार पर प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव के साथ स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड (एसएमएल), जोकि वर्तमान में कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) का परिचालन तथा प्रबंधन कर रहा है, द्वारा यथा अग्रेषित जेएनपीटी कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु अनुमोदन की करते हुए प्रासंगिक संलग्नक भी भेजे गए थे।

3.1. जेएनपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 26 मई 2020 में कही गई मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- (i). महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018 के अधीन मै. एसएमएल द्वारा एआरआर की गणना की गई है। व्यय के आंकड़े एसएमएल के लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित किए गए हैं।
- (ii). प्रपत्र 3 के अनुसार, मै. एसएमएल ने क (i). आरएफआईडी (ii). लदे हुए कंटेनर भूमि किराया - प्रथम तीन दिनों के लिए नए प्रमारों की वसूली का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, टीएएमपी से अनुरोध है कि लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार इसकी समीक्षा की जाए।
- (iii). प्रपत्र 3 में, वर्तमान प्रशुल्क पर प्रस्तावित प्रशुल्क की गतिविधि-वार प्रतिशत वृद्धि की दोबारा गणना की गई है और पेश किया गया है।

3.2. उपर्युक्त के मद्देनजर, जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि प्रस्ताव पर कार्यवाही ध्यानपूर्वक की जाए क्योंकि मै. एसएमएल के साथ करार एक परिचालन तथा प्रबंधन करार है और बीओटी करार नहीं है।

3.3. जेएनपीटी ने अपेक्षित दस्तावेज पेश किए हैं जैसे - प्रस्ताव की मुख्य बातें, प्रपत्र 1 - वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन, प्रपत्र 2 - वर्किंग संबंधी प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय, प्रपत्र 3 - प्रस्तावित दरमान में राजस्व अनुमानन, प्रपत्र 4 - कार्य पूंजी का परिकलन, प्रपत्र 5 - प्रस्तावित प्रशुल्क एवं शर्तें और प्रस्तावित दरमान के सापेक्ष मौजूदा एसओआर तथा शर्तों की तुलना। जेएनपीटी ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए एसएमएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भी अग्रेषित की गई है।

3.4. वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन प्रपत्र 1 में दर्शाया गया है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित एआरआर परिकलन नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2016-17)	वाई2 (2017-18)	वाई3 (2018-19)
		रु.		
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय	818,080,075	802,718,800	853,615,711
(ii).	मूल्यहास	25,161,995	26,808,593	31,318,340
(iii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	97,017,792	68,925,424	38,110,462
(iv).	वित्त एवं विविध व्यय	26,501,263	25,801,652	30,145,334
	उप जोड़ 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)	966,761,125	924,254,469	953,189,847
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	-	-	-
	(ग). प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ). आर्बिट्रि एफएमई	-	-	-
	उप जोड़ 2 (i) = (क)+(ख)+(ग)+(घ)			
(ii).	ऋणों पर ब्याज	21,537,921	23,138,918	25,782,816
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी के बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि के 2/3वां (प्रत्येक मद की सूचना दी जाए)			

	(क). मजदूरी के बकाया	-	895,313	-
	(ख).			
	(ग).			
	उप जोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	895,313	-
(iv).	अधिवर्षिता निधि जैसे पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि में अंशदान का 2/3वां	-	35,793	-
(v).	परिचालन व्यय और मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.10. के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	-	-	-
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ). आबंटित एफएमई	-	-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-
	2 का जोड़ 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	21,537,921	24,070,023	25,782,816
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय ( 3 = 1-2 )	945,223,204	900,184,445	927,407,031
(4).	क्र.संकृ3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3 ] / 3	924,271,560		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2019 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	-	-	-
	(ii). जोड़े: 31.03.2019 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	-	-	221,299,565
	(iii). घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2019 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-	-	-
	(iv). घटाएं: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2019 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-	-	-
	(v). प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2019 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-	-	-
	(vi). जोड़े: वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी।			
	(क). वस्तुसूची	-	-	-
	(ख). विविध देनदार	-	-	-
	(ग). रोकड़	-	-	71,134,643
	(घ). (क)+(ख)+(ग) को जोड़ें	-	-	71,134,643
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	-	-	292,434,208
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम	-	-	46,789,473
(7).	31 मार्च 2019 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]	-	-	971,061,033

(8).	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन			<b>3.85%</b>
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			<b>1,008,446,883</b>
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमानन			<b>1,016,072,153</b>

3.5. जेएनपीटी ने वर्ष 2018-19 के दौरान सीएफएस परिचालक (स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड) द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के लिए प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन की गणना प्रपत्र-3 में पेश की है। उक्त प्रपत्र के अनुसार, कुल राजस्व अनुमानन रु. 10,160.72 लाख है। राजस्व अनुमानन एआरआर से लगभग 0.75 प्रतिशत अधिक देखा गया है।

3.6. प्रस्ताव द्वारा, कुछ प्रशुल्क मदों में 10 प्रतिशत से 130 प्रतिशत तक वृद्धि की मांग की गई है और कुछ प्रशुल्कों में दरों में कटौती का प्रस्ताव भी किया गया है। जेएनपीटी ने कुछ शर्तों में परिवर्तनों का प्रस्ताव भी किया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी प्रस्ताव की प्रति ईमेल दिनांक 2 जून 2020 द्वारा एसएमएल एवं संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक कोई टिप्पणी नहीं दी थी।

5. कोविड-19 के प्रकोप के मददेनजर और तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. 11053/30/2020-समन्वय दिनांक 16 अप्रैल 2020 के अनुसरण में, इस मामले में संयुक्त सुनवाई 14 जुलाई 2020 को वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।

6.1. जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, ईमेल दिनांक 06 अगस्त 2020 द्वारा जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। अनुस्माक दिनांक 1 अक्टूबर 2020, 25 नवंबर 2020 और 6 जनवरी 2021 के बाद, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 1 मार्च 2021 द्वारा प्रतिसाद दिया था। मांगी गई सूचना और उसपर जेएनपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का प्रतिसाद									
<b>1.</b>	सामान्य:										
(i).	जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 मई 2020 के कवर में प्रस्ताव अग्रेषित करते समय, जेएनपीटी ने बताया कि वह मै. स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड (एसएमएल) द्वारा यथा प्रस्तुत प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव हमें संवीक्षा और निपटान के लिए हमें "अग्रेषित" कर रहा है। प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 8 के साथ पठित वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 6 के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा प्रस्ताव शुरू किया जाना चाहिए। अतः, जेएनपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव दिनांक 26 मई 2020 पत्तन न्यास का प्रस्ताव है।	जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव दिनांक 26.05.2020 पत्तन न्यास का प्रस्ताव है।									
(ii).	प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.1 के अनुसार, पत्तन न्यास को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन करना होगा। वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.7, 2.8 और 2.9 के अनुसार, पत्तन न्यास ने सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की अधिकतम सीमा के भीतर एसओआर तैयार किया है। संदर्भित मामले में, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रपत्र 1 से 4 जेएनपीटी में सीएफएस परिचालक अर्थात् स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड (एसएमएल) द्वारा तैयार किया देखा गया है और पत्तन द्वारा नहीं, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा प्रपत्रों को अधिकृत नहीं किया गया दिखाई देता है। प्रस्ताव के भाग प्रपत्र 1 से 4 प्रत्येक प्रपत्र पर अपनी विशिष्ट अभ्युक्तियों के साथ दिशानिर्देशों में यथा-विनिर्दिष्ट जेएनपीटी कर्मचारी द्वारा प्राधिकृत करने की अपेक्षा करता है। तदनुसार, जेएनपीटी प्रत्येक प्रपत्र पर विधिवत् रूप से अपनी विशिष्ट अभ्युक्तियां देते हुए प्रस्ताव के साथ संलग्न भी प्रपत्रों को प्राधिकृत करें।	जेएनपीटी द्वारा अब सभी प्रपत्रों अर्थात् I से IV को प्राधिकृत किया गया है।									
<b>2.</b>	औसत वार्षिक राजस्व अपेक्षाएं (एआरआर)										
(i).	जैसाकि वार्षिक लेखों (टिप्पणी 1) के अनुसार व्यय विवरण और टिप्पणी 1 में निर्दिष्ट व्यय के समूहन का समाधान विवरण और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों (सनदी लेखाकार के पत्र दिनांक 26 फरवरी 2020 का अनुबंध 1) के अनुसार व्यय के समूहन के विवरण में दिए गए ब्योरो से यह देखा जा सकता है, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार निम्नलिखित व्यय समूहों को औसत वार्षिक राजस्व अपेक्षा के परिकलन के लिए परिचालन व्यय पर पहुंचने के लिए पुनःसमूहित किया गया है:										
	<table border="1"> <tr> <td>क्र.सं.</td><td>लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार व्यय</td><td>एआरआर के परिकलन के लिए परिचालन व्यय पर पहुंचने के लिए पुनर्समूहित व्यय</td></tr> <tr> <td>क.</td><td>जेएनपीटी परिचालन व्यय</td><td></td></tr> <tr> <td>(i)</td><td>पट्टा किराया और रेंटल्टी प्रभार</td><td>क. पट्टा किराये</td></tr> </table>	क्र.सं.	लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार व्यय	एआरआर के परिकलन के लिए परिचालन व्यय पर पहुंचने के लिए पुनर्समूहित व्यय	क.	जेएनपीटी परिचालन व्यय		(i)	पट्टा किराया और रेंटल्टी प्रभार	क. पट्टा किराये	
क्र.सं.	लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार व्यय	एआरआर के परिकलन के लिए परिचालन व्यय पर पहुंचने के लिए पुनर्समूहित व्यय									
क.	जेएनपीटी परिचालन व्यय										
(i)	पट्टा किराया और रेंटल्टी प्रभार	क. पट्टा किराये									

	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td>ख. रॉयल्टी</td></tr> <tr> <td>(ii).</td><td>बिजली प्रभार</td><td>बिजली प्रभार</td></tr> <tr> <td>(iii).</td><td>सीमाशुल्क व्यय</td><td>सीमाशुल्क व्यय</td></tr> <tr> <td>ख.</td><td>उपस्कर चालन व्यय</td><td></td></tr> <tr> <td>(iv).</td><td>क. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार ख. सीमाशुल्क बॉटम सीलें ग. किरायाव्यय घ. नीलामी कंटेनर व्यय</td><td>क. ईंधन ख. मरम्मत और अनुस्क्षण ग. आरटीओ घ. किराया प्रभार ड. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार</td></tr> <tr> <td>(v).</td><td>पत्तन प्रहस्तन प्रभार</td><td>पत्तन व्यय प्रतिपूर्ति</td></tr> <tr> <td>ग.</td><td>कर्मचारी लागत</td><td></td></tr> <tr> <td>(vi).</td><td>क. वेतन, मजदूरी और बोनस ख. छुट्टी नकदीकरण व्यय</td><td>वेतन और भत्ते</td></tr> <tr> <td>(vii).</td><td>निदेशक पारिश्रमिक</td><td>निदेशक पारिश्रमिक</td></tr> <tr> <td>(viii).</td><td>भविष्य निधियां और उपदान व्ययों में अंशदान</td><td>भविष्य निधियां और उपदान व्ययों में अंशदान</td></tr> <tr> <td>ix.</td><td>स्टाफ कल्याण व्यय</td><td>स्टाफ कल्याण व्यय</td></tr> <tr> <td>घ.</td><td>कुल परिचालन व्यय (क+ख+ग)</td><td></td></tr> <tr> <td>ड.</td><td>घटायें: परिवहन से संबंधित व्यय</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(क) उपस्कर चालन व्यय - ईंधन व्यय - मरम्मतें और अनुस्क्षण - आरटीओ टैक्स - कंटेनर प्रहस्तन प्रभार - ट्रेलर किराया प्रभार (ख) कर्मचारी लागत - वेतन, मजदूरी और भत्ते - भविष्य निधि और अन्य निधियों में अंशदान (ग) परिवहन से संबंधित कुल व्यय (क+ख)</td><td></td></tr> <tr> <td>च.</td><td>एआरआर के परिकलन के लिए सुविचारित निवल परिचालन व्यय (घ-ड)</td><td></td></tr> </table>			ख. रॉयल्टी	(ii).	बिजली प्रभार	बिजली प्रभार	(iii).	सीमाशुल्क व्यय	सीमाशुल्क व्यय	ख.	उपस्कर चालन व्यय		(iv).	क. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार ख. सीमाशुल्क बॉटम सीलें ग. किरायाव्यय घ. नीलामी कंटेनर व्यय	क. ईंधन ख. मरम्मत और अनुस्क्षण ग. आरटीओ घ. किराया प्रभार ड. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	(v).	पत्तन प्रहस्तन प्रभार	पत्तन व्यय प्रतिपूर्ति	ग.	कर्मचारी लागत		(vi).	क. वेतन, मजदूरी और बोनस ख. छुट्टी नकदीकरण व्यय	वेतन और भत्ते	(vii).	निदेशक पारिश्रमिक	निदेशक पारिश्रमिक	(viii).	भविष्य निधियां और उपदान व्ययों में अंशदान	भविष्य निधियां और उपदान व्ययों में अंशदान	ix.	स्टाफ कल्याण व्यय	स्टाफ कल्याण व्यय	घ.	कुल परिचालन व्यय (क+ख+ग)		ड.	घटायें: परिवहन से संबंधित व्यय			(क) उपस्कर चालन व्यय - ईंधन व्यय - मरम्मतें और अनुस्क्षण - आरटीओ टैक्स - कंटेनर प्रहस्तन प्रभार - ट्रेलर किराया प्रभार (ख) कर्मचारी लागत - वेतन, मजदूरी और भत्ते - भविष्य निधि और अन्य निधियों में अंशदान (ग) परिवहन से संबंधित कुल व्यय (क+ख)		च.	एआरआर के परिकलन के लिए सुविचारित निवल परिचालन व्यय (घ-ड)		
		ख. रॉयल्टी																																													
(ii).	बिजली प्रभार	बिजली प्रभार																																													
(iii).	सीमाशुल्क व्यय	सीमाशुल्क व्यय																																													
ख.	उपस्कर चालन व्यय																																														
(iv).	क. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार ख. सीमाशुल्क बॉटम सीलें ग. किरायाव्यय घ. नीलामी कंटेनर व्यय	क. ईंधन ख. मरम्मत और अनुस्क्षण ग. आरटीओ घ. किराया प्रभार ड. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार																																													
(v).	पत्तन प्रहस्तन प्रभार	पत्तन व्यय प्रतिपूर्ति																																													
ग.	कर्मचारी लागत																																														
(vi).	क. वेतन, मजदूरी और बोनस ख. छुट्टी नकदीकरण व्यय	वेतन और भत्ते																																													
(vii).	निदेशक पारिश्रमिक	निदेशक पारिश्रमिक																																													
(viii).	भविष्य निधियां और उपदान व्ययों में अंशदान	भविष्य निधियां और उपदान व्ययों में अंशदान																																													
ix.	स्टाफ कल्याण व्यय	स्टाफ कल्याण व्यय																																													
घ.	कुल परिचालन व्यय (क+ख+ग)																																														
ड.	घटायें: परिवहन से संबंधित व्यय																																														
	(क) उपस्कर चालन व्यय - ईंधन व्यय - मरम्मतें और अनुस्क्षण - आरटीओ टैक्स - कंटेनर प्रहस्तन प्रभार - ट्रेलर किराया प्रभार (ख) कर्मचारी लागत - वेतन, मजदूरी और भत्ते - भविष्य निधि और अन्य निधियों में अंशदान (ग) परिवहन से संबंधित कुल व्यय (क+ख)																																														
च.	एआरआर के परिकलन के लिए सुविचारित निवल परिचालन व्यय (घ-ड)																																														
(ii).	इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-																																														
(क).	<p>उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि परिचालक द्वारा प्रोद्भूत रॉयल्टी व्यय एआरआर के परिकलन के लिए परिचालन व्यय की लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी यह नोट करे कि पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने आदेश सं. पीआर14019/6/2002-पीजी दिनांक 29 जुलाई 2003 द्वारा निर्णय लिया था कि बीओटी परिचालक द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क परिकलन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया जाएगा। केवल उन मामलों में जहां बोली लगाने की प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले पूरी कर ली गई थी, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क निर्धारण के लिए अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि के अधीन लागू के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को लेखा में लेना होगा। चूंकि परिचालन तथा प्रबंधन के लिए लाइसेंस वर्ष 2003 के बाद प्रदान किया गया है, जेएनपीटी को देय रॉयल्टी व्यय प्रशुल्क परिकलन के लिए लागत के रूप में स्वीकार्य नहीं है। उपर्युक्त के मद्देनजर, जेएनपीटी एआरआर पर पहुंचने के लिए परिचालन व्यय से रॉयल्टी व्यय को अलग रखना होगा। यह उल्लेखनीय है कि रॉयल्टी भुगतान नवंबर 2016 में जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के प्रशुल्क के पिछले संशोधन में लागत की मद के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था।</p>	<p>टीएएमपी प्रस्ताव में सभी तीन वर्षों के लिए रॉयल्टी राशि को शामिल नहीं करने के लिए जरूरी परिवर्तन किए गए हैं। यह एआरआर की टिप्पणी 1 में देखा जा सकता है। [एआरआर की संशोधित गणना जेएनपीटी द्वारा भेजी गई है]</p>																																													
(ख).	<p>वर्ष 2018-19 के वार्षिक लेखों में "नीलामी कंटेनर व्यय" के लिए रु. 60.83 लाख की राशि शामिल है। तथापि, वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में नीलामी कंटेनर व्ययों के लेखा पर कोई व्यय नहीं दर्शाया गया है। जेएनपीटी नीलामी कंटेनर व्ययों के लेखा पर प्रोद्भूत व्यय की प्रकृति को स्पष्ट करे और स्पष्ट करे कि उक्त लेखा पर प्रोद्भूत व्यय प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा परिचालित किए जा रहे सीएफएस तथा बफर यार्ड की गतिविधियों से ही संबंधित है।</p>	<p>(i). कम्पनी अधिनियम, 1962 के उपबंधों के अनुसार, शुल्क आयातित सामानों पर वसूलीयोग्य है, इस बात पर ध्यान दिए कि इसे आयातकों द्वारा निकासित किया गया है अथवा नहीं।</p> <p>इसी तरह, अन्य एजेंसियों की देयताएं, जैसे माल की दुलाई तथा भंडारण के लिए क्रमशः कैरियर और कस्टोडियन भी प्रकट हो सकती है। जहां ऐसी देयताओं का भुगतान करने के लिए आयातक आगे नहीं आते हैं, सीमाशुल्क शुल्क और अन्य देयताएं अदावाकृत/अनिकासित माल की बिक्री द्वारा वसेल किया जा सकता है।</p>																																													

	<p>(ii). धारा 48 के अनुसार, यदि भारत से बाहर किसी स्थान से भारत में लाया गया कोई माल पत्तन में उसकी उतराई की तारीख से 30 दिनों के भीतर घरेलू उपभोग के लिए निकासित अथवा भण्डारित अथवा नौपरिवहनित नहीं किया जाता है तो ऐसे माल का कस्टोडियन द्वारा निपटान किया जा सकता है। तथापि, अधिनियम विनिर्दिष्ट करता है कि माल को आयातक को नोटिस जारी करने और सीमाशुल्क की अनुमति करने के बाद ही बेचा जा सकता है। अदावाकृत/अनिकासित माल के निपटान और उसकी बिक्री कार्यवाही के प्रभाजन के प्रकार से संबंधित उपबंध सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 48 और 150 में दिए गए हैं।</p> <p>(iii). जेएनपी सीएफएस को कार्गो का कस्टोडियन होने के नाते नीलामी के माध्यम से अदावाकृत कार्गो को बेचने और सीमाशुल्क शुल्क और बिक्री प्रक्रिया से अन्य नीलामी व्ययों की अदायगी के बाद सीएफएस प्रभारों की वसूली करने की अनुमति है।</p> <p>(iv). नीलामी सीएफएस गतिविधि का अभिन्न अंग है और कार्गो पर भुगतान किए गए सीमाशुल्क शुल्क सहित इससे संबंधित व्यय व्ययों के रूप में स्वीकार्य हैं। लेखांकन पद्धति के अनुसार, एफवाई 16-17 और एफवाई 17-18 के अनुसार, नीलामी व्ययों को नीलामी राजस्व के विरुद्ध निवर्तित किया गया था, इसलिए वित्तीय विवरणों में व्ययों को अलग से नहीं दर्शाया गया था। एफवाई 18-19 में, लेखांकन पद्धति और नीलामी आय और नीलामी व्ययों में परिवर्तन निम्नवत् है:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>नीलामी कार्गो/नीलामी कार्गो राजस्व</th><th>नीलामी व्यय</th><th>निवर्त आय</th></tr><tr><td>मार्च 17</td><td>5608881</td><td>1368030</td><td>4240851</td></tr><tr><td>मार्च 18</td><td>6827780</td><td>2254405</td><td>4573375</td></tr></table> <p>[एफवाई 16-17 और 17-18 के लिए नीलामी आय और व्ययों के विस्तृत ब्रकअप भी जेएनपीटी द्वारा दिए गए हैं।]</p>	विवरण	नीलामी कार्गो/नीलामी कार्गो राजस्व	नीलामी व्यय	निवर्त आय	मार्च 17	5608881	1368030	4240851	मार्च 18	6827780	2254405	4573375
विवरण	नीलामी कार्गो/नीलामी कार्गो राजस्व	नीलामी व्यय	निवर्त आय										
मार्च 17	5608881	1368030	4240851										
मार्च 18	6827780	2254405	4573375										
(ग).	<p>इसी तरह, वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखों में तत्संबंधित लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में आपवादिक मदों के लिए रु. 1228.78 लाख की राशि शामिल है। चूंकि यह राशि कंटेनरों में पाए गए माल की कमी के लिए सीमाशुल्क प्राधिकारियों को भुगतान की गई राशि दर्शाती है और सीएफएस तथा बफर यार्ड के परिचालन से संबंधित नहीं है, इसलिए एआरआर के परिकलन के लिए परिचालन व्यय से आपवादिक मद के लिए रु. 1228.78 लाख की राशि को शामिल नहीं किया जाएगा।</p>	<p>जेएनपी कस्टम फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 45 के अनुसार आयात तथा निर्यात के प्रयोजन के लिए माल के कस्टोडियन के रूप में कार्य करता है। कस्टोडियन के रूप में, जेएनपी सीएफएस प्राप्ति से संबंधित कुछ जिम्मेदारियों का निर्वहन करता है, इसलिए कार्गो का भंडारण और आगवामन इसके अभिग्रहण में है।</p> <p>प्रत्येक कारोबार में, कारोबार से जुड़ी जोखिम संबंधी अनियंत्रणीय/अनिश्चित परिस्थितियां होती हैं। इस जोखिम के परिणामस्वरूप परिणामी लागत और व्यय होते हैं। सीमाशुल्क को किए गए उपर्युक्त व्यय वित्तीय में आपवादिक मद के रूप में दर्शाए गए हैं। सीएफएस कार्गो और कंटेनरों का प्रहस्तन के कस्टोडियन के रूप में और संबंधित व्यय कारोबारी</p>											

		<p>व्यय माना जाना चाहिए। उपर्युक्त व्यय संचयी प्रकृति का नहीं है इसलिए लेखापरीक्षक ने इसे आपवादिक मद के रूप में घोषित किया था। इसलिए, इसे कारोबारी व्यय माना जाएगा। 2016-17 के लिए लेखापरीक्षा रिपोर्ट का प्रासंगिक सार नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-</p> <p><i>“9. हम वित्तीय विवरणों से संबंधित टिप्पणी सं. 28 की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहते हैं, कंपनी ने सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कम्पनी के सीएफएस में भंडारित रेड सेंडरों के संदर्भ में सीमाशुल्क आयुक्त, जेएनपीटी द्वारा की गई मांग राशि रु. 12,28,77,940/- का भुगतान किया था जोकि भार में 36.29 मी.ट. कम पाया गया था। उक्त कमी छह कटेनरों में पाया गया था और सीमाशुल्क प्राधिकारियों ने कम्पनी को सामग्री का कस्टोडियन होने के नाते राशि का भुगतान करने के लिए कहा था। तदनुसार, कम्पनी ने राशि का भुगतान किया था और लाभ एवं हानि के विवरण में आपवादिक मदों के रूप में प्रकट किया था।”</i></p>
(घ).	‘प्राधिकृत शेयर केपिटल में वृद्धि के लिए प्रोद्भूत व्यय’ शीर्ष के अधीन व्ययों की प्रकृति स्पष्ट करें।	यह राशि एक्विटी केपिटल में वृद्धि के लिए आरओसी प्रभार हैं। कम्पनी की कार्य पूंजी अपेक्षा के लिए प्रवर्तक द्वारा इक्विटी केपिटल इंक्यूजन है। ये व्यय सांविधिक व्यय की प्रकृति के हैं और इसकी अनुमति दी जानी चाहिए।
(ङ).	प्रपत्र 1 की टिप्पणी 1 से यह देखा गया है कि उपस्कर चालन व्ययों और कर्मचारी लागत के अधीन समूहित व्यय की राशि सीएफएस एंड बफर यार्ड और परिवहन से संबंधित गतिविधियों के बीच प्रमाजित किया गया है। उसके बाद, परिवहन गतिविधि से संबंधित व्यय की हिस्सेदारी को सीएफएस तथा बफर यार्ड से संबंधित परिचालन व्यय पर पहुंचने के लिए कुल परिचालन व्ययों से अलग रखा गया है। जेएनपीटी प्रत्येक गतिविधि के लिए ऐसे आंकड़ों पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना के साथ सीएफएस और बफर यार्ड और परिवहन से संबंधित गतिविधियों के बीच प्रमाजन का आधार भेजे।	सीएफएस और बफर यार्ड के बीच उपस्कर चालन व्यय और कर्मचारी लागत का प्रमाजन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया गया है और सनदी लेखाकार द्वारा सत्यापन किया गया है।
(च).	जेएनपीटी परिचालन व्यय की अन्य मदों की समीक्षा करे जो सीएफएस एवं बफर यार्ड और परिवहन से संबंधित गतिविधियों के बीच प्रमाजन के लिए विचार नहीं किया गया है और पुष्टि करे कि व्यय की ऐसी मदें सिर्फ सीएफएस एवं बफर यार्ड के परिचालनों से संबंधित हैं।	कृपया एआरआर के क्र.सं. ii (ङ) में दिए गए उत्तर का अवलोकन करें।
(छ).	जेएनपीटी पुष्टि करे कि ट्रक और ट्रेलरों (एआरआर के परिकलन के लिए अलग किए गए) से संबंधित मूल्यहास के सिवाय विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित केपिटल परिसंपत्ति अनुसूची के अनुसार एआरआर के परिकलन के लिए सुविचारित मूल्यहास पूरी तरह से जेएनपीटी के प्राधिकृत लाइसेंसशुदा परिचालक द्वारा परिचालित सीएफएस और बफर यार्ड की गतिविधियों से संबंधित है। यदि किन्हीं परिसंपत्तियों को दोनों गतिविधियों अर्थात् सीएफएस एवं बफर यार्ड और परिवहन के लिए प्रयोग किया जाता है तो जेएनपीटी को सीएफएस तथा बफर यार्ड और परिवहन गतिविधियों के बीच मूल्यहास का जरूरी प्रमाजन करना चाहिए।	दिए गए सुझाव के अनुसार, टिप्पणी 1 “एआरआर में क्र.सं. (ii) में लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय के ब्योरे” जरूरी शोधन किया गया है। एआरआर की संशोधित गणना दी गई है।
(ज).	वर्ष 2016-17 के लिए एसएमएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे बृहत् अन्य व्यय (टिप्पणी 26) के अधीन “निवेश की बिक्री की हानि” के लिए रु. 567.55 लाख की राशि दर्शाते हैं। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि निवेश की बिक्री पर हानि पूरी तरह से वित्तीय लेनदेन है। इसलिए, उक्त व्यय को प्रपत्र-1 में कुल व्यय से जेएनपीटी द्वारा घटाया जाए।	इस संबंध में, निवेश की बिक्री पर राशि रु. 567.55 लाख की हानि को एआरआर पर पहुंचने में शामिल नहीं किया गया है। कृपया एआरआर में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के टिप्पणी 1 क्र.सं. (iii) का अवलोकन करें।
(झ).	वर्ष 2017-18 के लिए एसएमएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अन्य व्ययों (टिप्पणी 26) के शीर्ष के अधीन ‘अशोध्य ऋण/ऋण और अन्य रिटन ऑफ’ के लिए रु. 0.41 की राशि दर्शाता है। उक्त व्यय प्रपत्र-1 में एआरआर के परिकलन के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय व्ययों के रूप में शामिल किया गया है। इसे एआरआर के परिकलन के लिए अस्वीकार्य व्यय के रूप में कुल व्यय से अलग रखा जाएगा। इसी तरह, वर्ष 2018-19 के लिए अशोध्य ऋणों के रूप में रु. 428/- की राशि को भी अलग रखा जाए।	उपर्युक्त के संदर्भ में, बट्टा खाते डाले गए अशोध्य ऋणों को एआरआर पर पहुंचने के समय अलग रखा गया है। इसे एआरआर में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय की टिप्पणी 1 में देखा जा सकता है।
(ञ).	रु. 8.67 लाख और रु. 22.74 लाख की राशि प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय के हिस्से के रूप में	इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि व्यय

	विलंबित भुगतानों पर ब्याज के लिए सुविचारित किया गया है और एआरआर के परिकलन के लिए कुल व्यय में शामिल किया गया है। जेएनपीटी कुल व्यय से विलंबित भुगतानों पर ब्याज को अलग करे।	टैक्सों के विलंबित भुगतान पर ब्याज के लिए प्रोद्भूत किए जाते हैं जोकि अनिवार्य प्रकृति के हैं। इसके अलावा, कार्य पूंजी की गैर-उपलब्धता के कारण, कम्पनी ने टैक्स के विलंबित भुगतान पर ब्याज प्रोद्भूत और भुगतान किया था। यह कारोबारी गतिविधियों का भाग है, इसलिए, यह एआरआर के परिकलन के समय स्वीकार्य होना चाहिए।
(ट).	एसएमएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट 31 मार्च 2019 को रु. 2212.94 लाख की परिसंपत्तियों का निवल केपिटल प्रखंड नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया दिखाई देता है। तथापि, परिवहन गतिविधि से संबंधित केपिटल परिसंपत्तियों का मूल्य सीएफएस तथा बफर यार्ड के लिए नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए निवल केपिटल खण्ड से घटाया गया दिखाई नहीं दिया है जैसा उपस्कर तथा चालन व्ययों, कर्मचारी लागत और मूल्यहास के मामले में किया जाता है।	रु. 2212.99 लाख के निवल पूंजी प्रखण्ड परिसंपत्ति का मूल्य घटाकर रु. 1712.51 लाख किया गया है जोकि संशोधित एआरआर में रु. 500.48 लाख के परिवहन लागत को अलग करने के बाद निर्धारित किया गया है। इसे प्रपत्र 1 क्र.सं. 5 नियोजित पूंजी का परिकलन में देखा जा सकता है।
(ठ).	प्रपत्र सं. 4 में कार्य पूंजी के संबंध में, जेएनपीटी से अनुरोध है कि केपिटल पुर्जों के मामले में किसी स्वीकृति योग्य वस्तुसूची का अनुमान नहीं लगाने का कारण एवं प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5 क अनुसार कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में ईंधन तथा कस्टमाइज्ड पुर्जों के अलावा अन्य वस्तुसूची स्पष्ट करें।	इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि प्रबंध नीति के अनुसार, कंपनी ने केपिटल पुर्जों के मामले में कोई केपिटल वस्तुसूची एवं कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में ईंधन तथा कस्टमाइज्ड पुर्जों के अलावा अन्य वस्तुसूची व्यवस्थित नहीं की है। वस्तुसूचियों के आदेश अपेक्षाओं के अनुसार जारी किए गए हैं।
(ड).	जेएनपीटी यह भी पुष्टि करे कि कार्य पूंजी के अन्य घटक वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि कार्य पूंजी अर्थात् रोकड़ व्ययों के अन्य घटक वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के खण्ड 2.5 के अनुसार एक माह का रोकड़ व्यय लिया गया है।
(ढ).	जेएनपीटी वर्ष 2018-19 में रु. 22.13 करोड़ के 'प्रगतिशील कार्य' के अधीन सुविचारित मदों को सूचीबद्ध करें।	रु. 22.13 करोड़ की राशि जोकि 31.03.2019 को निवल अचल परिसंपत्ति के रूप में नियोजित पूंजी शीर्ष के अधीन प्रपत्र 1 में दर्शाया गया है, अब संशोधित कर रु. 17.13 करोड़ किया गया है। इसमें केवल गैर-मौजूदा परिसंपत्ति (टैंगिबल और इन-टैंगिबल परिसंपत्तियां) शामिल है। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार डब्ल्यूपीआई शून्य दिया गया है। इसे संशोधित एआरआर में देखा जा सकता है।
(ण).	जेएनपीटी ने प्रपत्र 1 में अधिवर्षिता निधि में मजदूरी और अंशदान के बकाया के लिए क्रमशः रु. 8.95 लाख और रु. 0.36 लाख की राशि को शामिल नहीं किया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि एकमुश्त व्ययों के अपवर्जन के लिए समायोजन प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.2 (iii) के अनुसार है। इस संबंध में, प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए जारी वर्किंग दिशानिर्देशों के हिस्से के रूप में प्रारूपों के अनुसार प्रपत्र-1 की टिप्पणी सं. 2(ii) का अवलोकन करें।	इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि उक्त व्यय प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.2 (iii) के अनुसार है।
<b>3.</b>	<b>प्रस्तावित दरमान</b>	
(i).	संदर्भित प्रस्ताव के साथ दाखिल किए गए प्रस्तावित एसओआर में, यह देखा गया है कि स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड/डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स लिमिटेड का संदर्भ एसओआर एवं एसओआर के विभिन्न खण्डों के शीर्षक में उल्लिखित किया गया है। पूर्व अनुच्छेद सं. 1 (i) में यथा उल्लिखित, जेएनपीटी में सीएफएस/बफर यार्ड सुविधा के लिए प्रशुल्क अलग-अलग सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना निर्धारित किया जाना है, पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर और पत्तन न्यास का प्रस्ताव का किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता का कोई संदर्भ नहीं होना चाहिए। उपर्युक्त के मद्देनजर, जेएनपीटी यह सुनिश्चित करे कि किसी सेवा प्रदाता का संदर्भ प्रस्तावित दरमान में दर्शाया नहीं गया है।	इसका पालन किया गया है।
(ii).	संदर्भित प्रस्ताव के साथ दाखिल किए गए प्रस्तावित एसओआर के साथ जेएनपीटी के सीएफएस और बफर यार्ड के मौजूदा एसओआर की तुलना पर, यह पाया गया है कि एसओआर के कार्यान्वयन को शासित करने वाली परिभाषा, शर्तों और टिप्पणियों को प्रस्तावित एसओआर में संशोधित/शामिल किया गया है। हालांकि, प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों के सापेक्ष मौजूदा एसओआर तथा शर्तों की तुलना को प्रस्ताव के साथ प्रपत्र 5 के रूप में संलग्न किया देखा गया है, उक्त प्रपत्र-5 प्रस्तावित खण्ड में खण्डों में ऐसे खण्डों/संशोधन के शामिल किए जाने के लिए औचित्य देते हुए कारण और एसओआर को शासित करने वाली कुछ शर्तों/टिप्पणियों में नए शामिल किए गए खण्डों/प्रस्तावित संशोधनों के तुलनात्मक ब्योरे नहीं भेजे नहीं भेजे गए हैं। जेएनपीटी सम्पूर्ण एसओआर के लिए समेकित तुलनात्मक	इस संबंध में, दर प्रतिशत अर्थात् मौजूदा दरें, 2016 और प्रस्तावित दरों में परिवर्तन के संबंध में एक कॉलम जोड़ा गया है।  इसके अलावा, आरएफआईडी ट्रैकर प्रभारों के आयात प्रशुल्क में नया प्रभार शामिल किया गया है। अन्य प्रभारों कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किए गए हैं। (संशोधित प्रपत्र 5 का अवलोकन करें)



	स्थिति भेजे और प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक संशोधन के लिए औचित्य उपलब्ध करवाये।																																												
(iii).	प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों का खण्ड 9.8.3 विनिर्दिष्ट करता है कि सामान्य कंटेनर प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के 50 प्रतिशत तक प्रीमियम जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में वसूल किया जा सकता है। तथापि, संदर्भित प्रस्ताव के प्रस्तावित एसओआर में, यह देखा गया है कि सामान्य कंटेनर प्रभारों के 100 प्रतिशत का प्रीमियम जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए प्रस्तावित किया देखा गया है। जेएनपीटी ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए सामान्य कंटेनर प्रभारों में 50 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, राजस्व अनुमानन और प्रस्तावित एसओआर संशोधित करें।	इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि 100 प्रतिशत के बजाय जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में सामान्य कंटेनर प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों के 50 प्रतिशत तक प्रीमियम लेते हुए राजस्व अनुमानन की संशोधित गणना की गई है। कृपया इसके लिए टिप्पणी 2 का अवलोकन करें।																																											
(iv).	प्रशुल्क नीति, 2018 और प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने वाले वर्किंग दिशानिर्देश 4-घंटा इकाई पर रीफर कंटेनरों के अनुवीक्षण तथा बिजली आपूर्ति के लिए विशेष प्रभारों की वसूली के सिवाय रीफर कंटेनरों के लिए कोई प्रीमियम प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं। प्रस्तावित एसओआर में, यह देखा गया है कि रीफर कंटेनरों पर सामान्य कंटेनर प्रभारों का 1.5 गुना वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी सामान्य कंटेनर प्रभारों की उसी दर पर रीफर कंटेनरों का प्रस्ताव करे।	इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि 50 प्रतिशत के बजाय रीफर कंटेनरों के मामले में सामान्य कंटेनर प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों के 0 प्रतिशत तक प्रीमियम लेते हुए राजस्व अनुमानन की संशोधित गणना की गई है। (सामान्य कंटेनर लेवी एआरआर में टिप्पणी 2 का अवलोकन करें)																																											
(v).	वार्षिक सूचकांकन और कार्यनिष्पादन मानकों से संबंधित खण्ड प्रस्तावित एसओआर में शामिल नहीं किया गया है। जेएनपीटी मौजूदा एसओआर में निर्धारित खण्डों xvii – वार्षिक सूचकांकन और xviii – कार्यनिष्पादन मानक के समान वार्षिक सूचकांकन और कार्यनिष्पादन मानकों से संबंधित खण्डों को शामिल करे।	संशोधित एसओआर का पालन किया गया है।																																											
4.	राजस्व अनुमानन																																												
(i).	<div>20 फीट और 40 फीट कंटेनरों के लिए क्रमशः 36 प्रतिशत और 64 प्रतिशत के ब्रेकअप के साथ टीईयू के अनुसार कुल आयात कंटेनरों के 1 प्रतिशत रूप में अति आयामीय कंटेनरों (ओडीसी) की हिस्सेदारी पर विचार किया बताया गया है। तथापि, राजस्व अनुमानन के लिए सुविचारित ओडीसी कंटेनर उपर्युक्त प्रतिशत हिस्सेदारी से मेल नहीं खाता है। ब्योरे निम्नवत् हैं:-</div> <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th rowspan="2">कुल आयात कंटेनर (टीईयू में)</th><th>ओडीसी (1%) टीईयू में</th><th colspan="4">कंटेनरों में ओडीसी</th><th colspan="2">राजस्व अनुमानन में यथा सुविचारित ओडीसी (कंटेनर)</th></tr><tr><th>कुल ओडी सी</th><th>20 फीट (36%)</th><th>40 फीट (64%)</th><th>20 फीट</th><th>40 फीट</th><th>20 फीट</th><th>40 फीट</th></tr><tr><td>सीएफएस खाली करना</td><td>8792 (11%)</td><td>88</td><td>32</td><td>56</td><td>32</td><td>28</td><td>54</td><td>17</td></tr><tr><td>फैक्टरी खाली करना</td><td>71139 (89%)</td><td>711</td><td>256</td><td>455</td><td>256</td><td>228</td><td>434</td><td>136</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>79931 (100%)</td><td>799</td><td>288</td><td>511</td><td>511</td><td>256</td><td>488</td><td>153</td></tr></table> <div>जेएनपीटी बेमेल के कारण स्पष्ट करे और टिप्पणी-2 (अनुबंध से प्रपत्र 3) में प्रतिवेदित प्रतिशत हिस्सेदारी के साथ राजस्व अनुमानन के लिए सुविचारित ओडीसी कंटेनरों से मिलान पर विचार करे।</div>	विवरण	कुल आयात कंटेनर (टीईयू में)	ओडीसी (1%) टीईयू में	कंटेनरों में ओडीसी				राजस्व अनुमानन में यथा सुविचारित ओडीसी (कंटेनर)		कुल ओडी सी	20 फीट (36%)	40 फीट (64%)	20 फीट	40 फीट	20 फीट	40 फीट	सीएफएस खाली करना	8792 (11%)	88	32	56	32	28	54	17	फैक्टरी खाली करना	71139 (89%)	711	256	455	256	228	434	136	जोड़	79931 (100%)	799	288	511	511	256	488	153	इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि उपर्युक्त पर्यवेक्षण आंशिक रूप से गलत है। टिप्पणी 2 के अनुसार, हमने 20 फीट और 40 फीट कंटेनरों के लिए क्रमशः 36 प्रतिशत और 64 प्रतिशत की बजाय 61 प्रतिशत और 39 प्रतिशत के ब्रेकअप के साथ टीईयू के अनुसार कुल आयात कंटेनरों के 1 प्रतिशत रूप में विचार करने के लिए अति आयामीय कंटेनरों (ओडीसी) की हिस्सेदारी को लिया है। 20 फीट और 40 फीट कंटेनर के लिए क्रमशः उक्त 36 प्रतिशत और 64 प्रतिशत निर्यात के मामले में ओडीसी कंटेनरों से संबंधित है। (संशोधित एआरआर की टिप्पणी 2 का अवलोकन करें)
विवरण	कुल आयात कंटेनर (टीईयू में)			ओडीसी (1%) टीईयू में	कंटेनरों में ओडीसी				राजस्व अनुमानन में यथा सुविचारित ओडीसी (कंटेनर)																																				
		कुल ओडी सी	20 फीट (36%)	40 फीट (64%)	20 फीट	40 फीट	20 फीट	40 फीट																																					
सीएफएस खाली करना	8792 (11%)	88	32	56	32	28	54	17																																					
फैक्टरी खाली करना	71139 (89%)	711	256	455	256	228	434	136																																					
जोड़	79931 (100%)	799	288	511	511	256	488	153																																					
(ii).	<div>टिप्पणी-2 (अनुबंधों से प्रपत्र 3) में यथा दिए गए आय अनुमानन में कई अंकगणितीय/जोड़ संबंधी त्रुटियां देखी गई हैं। उदाहरण के लिए, खाली किए गए कंटेनर डिलीवरी प्रभारों के लिए राजस्व अनुमानन के मामले में निम्नलिखित विसंगतियां देखी गई हैं:-</div> <div>खाली किए गए कंटेनर के डिलीवरी प्रभार (प्रस्तावित एसओआर के क्र.सं. क (ii))</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>कंटेनरों की सं.</th><th>प्रस्तावित प्रशुल्क</th><th>पूर्वानुमानित राजस्व</th><th>टिप्पणी 2 में अनुमानित राजस्व</th></tr><tr><td></td><td>(क).</td><td>(ख)</td><td>(क) x (ख) = (ग)</td><td>(घ)</td></tr><tr><td>नियमित 20 फीट</td><td>4612</td><td>7660</td><td>35327920</td><td>35331737</td></tr><tr><td>नियमित 40 फीट</td><td>1474</td><td>11490</td><td>16936260</td><td>16941857</td></tr><tr><td>ओडीसी 20 फीट</td><td>54</td><td>15320</td><td>827280</td><td>821668</td></tr><tr><td>ओडीसी 40 फीट</td><td>17</td><td>22980</td><td>390660</td><td>393997</td></tr></table>	विवरण	कंटेनरों की सं.	प्रस्तावित प्रशुल्क	पूर्वानुमानित राजस्व	टिप्पणी 2 में अनुमानित राजस्व		(क).	(ख)	(क) x (ख) = (ग)	(घ)	नियमित 20 फीट	4612	7660	35327920	35331737	नियमित 40 फीट	1474	11490	16936260	16941857	ओडीसी 20 फीट	54	15320	827280	821668	ओडीसी 40 फीट	17	22980	390660	393997	इसे संशोधित एआरआर टिप्पणी 2 में संकलित किया गया है।													
विवरण	कंटेनरों की सं.	प्रस्तावित प्रशुल्क	पूर्वानुमानित राजस्व	टिप्पणी 2 में अनुमानित राजस्व																																									
	(क).	(ख)	(क) x (ख) = (ग)	(घ)																																									
नियमित 20 फीट	4612	7660	35327920	35331737																																									
नियमित 40 फीट	1474	11490	16936260	16941857																																									
ओडीसी 20 फीट	54	15320	827280	821668																																									
ओडीसी 40 फीट	17	22980	390660	393997																																									

	<table><tr><td>जोखिमपूर्ण 20 फीट</td><td>483</td><td>15320</td><td>7399560</td><td>7395015</td></tr><tr><td>जोखिमपूर्ण 40 फीट</td><td>154</td><td>22980</td><td>3538920</td><td>3545970</td></tr><tr><td>रीफर 20 फीट</td><td>215</td><td>11490</td><td>2470350</td><td>2465005</td></tr><tr><td>रीफर 40 फीट</td><td>69</td><td>17235</td><td>1189215</td><td>1181990</td></tr><tr><td>जोड़</td><td></td><td></td><td>68080165</td><td>68077239</td></tr></table>	जोखिमपूर्ण 20 फीट	483	15320	7399560	7395015	जोखिमपूर्ण 40 फीट	154	22980	3538920	3545970	रीफर 20 फीट	215	11490	2470350	2465005	रीफर 40 फीट	69	17235	1189215	1181990	जोड़			68080165	68077239																																	
जोखिमपूर्ण 20 फीट	483	15320	7399560	7395015																																																							
जोखिमपूर्ण 40 फीट	154	22980	3538920	3545970																																																							
रीफर 20 फीट	215	11490	2470350	2465005																																																							
रीफर 40 फीट	69	17235	1189215	1181990																																																							
जोड़			68080165	68077239																																																							
<p>इसी तरह फैक्टरी खाली किए गए कंटेनर की डिलीवरी के लिए राजस्व जांच के मामले में निम्नलिखित विसंगतियां देखी गई हैं:</p>																																																											
<table><tr><th>विवरण</th><th>कंटेनरों की सं.</th><th>प्रस्तावित प्रशुल्क</th><th>पूर्वानुमानित राजस्व</th><th>टिप्पणी 2 में अनुमानित राजस्व</th></tr><tr><td></td><td>(क).</td><td>(ख)</td><td>(क) x (ख) = (ग)</td><td>(घ)</td></tr><tr><td>नियमित 20 फीट</td><td>37320</td><td>6150</td><td>229518000</td><td>229513722</td></tr><tr><td>नियमित 40 फीट</td><td>11930</td><td>9225</td><td>110054250</td><td>110053711</td></tr><tr><td>ओडीसी 20 फीट</td><td>434</td><td>12300</td><td>5338200</td><td>5337528</td></tr><tr><td>ओडीसी 40 फीट</td><td>136</td><td>18450</td><td>2509200</td><td>2559389</td></tr><tr><td>जोखिमपूर्ण 20 फीट</td><td>3906</td><td>12300</td><td>48043800</td><td>48037756</td></tr><tr><td>जोखिमपूर्ण 40 फीट</td><td>1248</td><td>18450</td><td>23025600</td><td>23034498</td></tr><tr><td>रीफर 20 फीट</td><td>1736</td><td>9225</td><td>16014600</td><td>16012585</td></tr><tr><td>रीफर 40 फीट</td><td>555</td><td>13838</td><td>7679813</td><td>7678166</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>57265</td><td></td><td>442183463</td><td>442227354</td></tr></table>					विवरण	कंटेनरों की सं.	प्रस्तावित प्रशुल्क	पूर्वानुमानित राजस्व	टिप्पणी 2 में अनुमानित राजस्व		(क).	(ख)	(क) x (ख) = (ग)	(घ)	नियमित 20 फीट	37320	6150	229518000	229513722	नियमित 40 फीट	11930	9225	110054250	110053711	ओडीसी 20 फीट	434	12300	5338200	5337528	ओडीसी 40 फीट	136	18450	2509200	2559389	जोखिमपूर्ण 20 फीट	3906	12300	48043800	48037756	जोखिमपूर्ण 40 फीट	1248	18450	23025600	23034498	रीफर 20 फीट	1736	9225	16014600	16012585	रीफर 40 फीट	555	13838	7679813	7678166	जोड़	57265		442183463	442227354
विवरण	कंटेनरों की सं.	प्रस्तावित प्रशुल्क	पूर्वानुमानित राजस्व	टिप्पणी 2 में अनुमानित राजस्व																																																							
	(क).	(ख)	(क) x (ख) = (ग)	(घ)																																																							
नियमित 20 फीट	37320	6150	229518000	229513722																																																							
नियमित 40 फीट	11930	9225	110054250	110053711																																																							
ओडीसी 20 फीट	434	12300	5338200	5337528																																																							
ओडीसी 40 फीट	136	18450	2509200	2559389																																																							
जोखिमपूर्ण 20 फीट	3906	12300	48043800	48037756																																																							
जोखिमपूर्ण 40 फीट	1248	18450	23025600	23034498																																																							
रीफर 20 फीट	1736	9225	16014600	16012585																																																							
रीफर 40 फीट	555	13838	7679813	7678166																																																							
जोड़	57265		442183463	442227354																																																							
<p>जेएनपीटी प्रत्येक गणना की समीक्षा और पुनः जांच करे और प्रस्तावित प्रशुल्क में आय के अनुमानन में किन्हीं अंकगणितीय त्रुटियों से बचाव के लिए, तदनुसार टिप्पणी 2 (प्रपत्र-3 क अनुबंध) संशोधित करें। जेएनपीटी उचित लिंकों के साथ प्रपत्र-3 के सम्पूर्ण अनुबंधों की गणनाओं का एक्सल पत्रक भी उपलब्ध करवाए।</p>																																																											
(iii).	सीमाशुल्क जांच पर राजस्व केवल प्रस्तावित आधार दरों पर विचार करते हुए अनुमानित किया गया है। सीएफएस में मद सं. क – प्रहस्तन सेवाएं और प्रस्तावित एसओआर के ख – सीमाशुल्क जांच के लिए प्रस्तावित टिप्पणियों के अनुसार ओडीसी, जोखिमपूर्ण तथा रीफर कंटेनरों के लिए प्रीमियम पर विचार नहीं किया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी पुष्टि करे कि क्या ओडीसी, जोखिमपूर्ण और रीफर कंटेनरों के लिए प्रीमियम प्रभार सीमाशुल्क जांच के मामले में लागू नहीं है।			ओडीसी और जोखिमपूर्ण तथा रीफर कंटेनर के लिए प्रीमियम केवल प्रहस्तन प्रभारों के लिए लागू है और सीमाशुल्क जांच के लिए नहीं। इसे संशोधित प्रस्तावित एसओआर में दर्शाया गया है।																																																							
(iv).	जेएनपीटी प्रस्तावित मसौदा दरमान संशोधित करे, क्योंकि राजस्व अनुमानन और एआरआर में हमारे द्वारा किए गए उपर्युक्त पर्यवेक्षण के मद्देनजर परिवर्तन कर सकता है।			इस संबंध में, जरूरी परिवर्तनों को शामिल करने के बाद प्रस्तावित दरमान के लिए संशोधित टीएमपी प्रस्ताव संलग्न किया गया है।																																																							
(v). (क).	प्रस्तावित दरमान के आयात प्रशुल्क के अधीन क्र.सं. एफ (xiv) में 'आरएफआईडी प्रभारों' के लिए नई दर निर्धारित करने के लिए कारण स्पष्ट करें। रु. 250 प्रति 20 फीट कंटेनर और रु. 375 प्रति 40 फीट कंटेनर की दर से ऐसी गतिविधि के लिए दर प्रस्तावित करने का आधार भेजे।			एमयूसी प्रभार और एलडीबी प्रभार टर्मिनल में लागू हैं और सीएफएस में लागू नहीं हैं। इसलिए, सीएफएस के भीतर कंटेनर की ट्रैकिंग के लिए स्वतंत्र आरएफआईडी मोडयूल संस्थापित किया गया है। इसके अलावा, इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है कि यह सीमाशुल्क कार्गो क्षेत्र का प्रहस्तन विनियम, 2009 दिनांक 17 मार्च 2009 खण्ड 5.1 (i)(जे) द्वारा जारी केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमाशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार है। अतः यह लागत प्रस्तावित प्रशुल्क में सुविचारित की जानी है।																																																							
(ख).	आरएफआईडी प्रभारों के निर्धारण के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/12/2019-एमयूसी दिनांक 24 जुलाई 2019 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों में डीएमआईसीडीसी लॉजिस्टिक्स डाटा बैंक (एलडीबी) के लिए अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की लेवी अनुमोदित की थी। एमयूसी की लेवी में आरएफआईडी टैग की लागत शामिल है। इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के एसओआर में पृथक आरएफआईडी प्रभारों के प्रस्तावित निर्धारण का औचित्य बताएं।																																																										
(vi).	मौजूदा 3 निःशुल्क दिवस (प्रथम 3 दिन) वापिस लेने और आयात प्रशुल्क के अधीन क्र. ग (i) में प्रथम तीन दिनों के लिए भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर की वसूली प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करे।			इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि प्रथम तीन दिनों के लिए आयात प्रशुल्क के अधीन क्र. ग (i) में प्रथम तीन दिनों के लिए भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर के लिए निःशुल्क होगा। यह संशोधित																																																							

		एआरआर में देखा जा सकता है।
(vii).	प्रस्तावित एसओआर में, यह उल्लेख किया गया है कि 30 दिनों के बाद लदे हुए कंटेनरों के लिए भूमि किराया मौजूदा एसओआर के अनुसार 30 दिनों के बाद भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर के लिए विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित करने की बजाय 1 प्रहस्तन प्रभार प्रतिदिन अतिरिक्त वसूल किया जाएगा। प्रस्तावित संशोधन का कारण स्पष्ट करें।	इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि 30 दिनों के बाद सीएफएस में रूके उन कंटेनरों के लिए पृथक् प्रशुल्क शीर्ष सृजित नहीं किया जा सकता। इसके अलावा, सीएफएस में उक्त कंटेनरों के लम्बे समय तक विराम के कारण, हमें कई प्रहस्तन और स्थानांतरण करने पड़ते हैं और इस प्रकार इसपर अतिरिक्त लागत आती है।
(viii).	क्र.सं. (xvi) से (xlii) तक कुछ नई टिप्पणियां 'सामान्य निबंधन एवं शर्तों' के अधीन प्रस्तावित मसौदा एसओआर में शामिल किया देखा गया है। उक्त टिप्पणियां सीएफएस/बीवाई में प्रदत्त परिचालनों से संबंधित हैं और प्रशुल्क की वसूली से संबंधित नहीं देखा गया है। अतः जेएनपीटी इन टिप्पणियों की जांच करे और केवल उन टिप्पणियों का प्रस्ताव करने पर विचार करे जोकि प्रशुल्क की वसूली के लिए प्रासंगिक पाए गए हैं।	यह निवेदन किया गया है कि हमने कुछ नए खण्ड जोड़े हैं जोकि मुख्यतः सीएफएस/बीवाई के परिचालनों से संबंधित हैं। इसके अलावा, सामान्य निबंधन एवं शर्तों में उक्त खण्डों को भी टीएमपी प्रस्ताव, 2016 के समय प्रस्तुत किया गया था। तथापि, हमारे द्वारा प्रशुल्क का आदेश जारी किए जाने के समय, उक्त खण्डों पर बिल्कुल विचार नहीं किया गया है। इसलिए, हमने उक्त सभी खण्डों को हमारे सामान्य निबंधन तथा शर्तों से अलग किया है।
(ix).	मौजूदा टिप्पणी सं. (xi) (क) को हटाने और टिप्पणी सं. (x) को संशोधित करने का कारण स्पष्ट करें।	यह निवेदन किया गया है कि पत्तन ने मौजूदा बिन्दु सं. (xi) (क) को नहीं हटाया है, यह प्रस्तावित एसओआर के बिन्दु (x) (क) के समान है।  इसके अलावा, यह निवेदन किया गया है कि, मौजूदा एसओआर में उक्त बिन्दु सं. (x) प्रस्तावित एसओआर की सामान्य निबंधन तथा शर्तों में बिन्दु (ix) के समान है जोकि राजपत्र सं. 393 दिनांक 28 अक्टूबर 2016 में टीएमपी आदेश के समान है।
(x).	जेएनपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित सूचकांकित एआरआर रु. 100.84 करोड़ वर्ष 2020-21 के लिए यथा लागू आगे सूचकांकन के अधीन है। जेएनपीटी, यदि अपेक्षित हो, 2020-21 के अधिकतम सूचकांकित एआरआर पर पहुंचने के लिए एआरआर का इंडेक्स करे।	2018 दिशानिर्देशों के अनुसार, महापत्तन न्यास वर्ष 2020-21 के लिए लागू 1.88 प्रतिशत के सूचकांकन कारक को लागू करते हुए अपना एसओआर इंडेक्स करे। तदनुसार, इसका संकलन किया गया है।

6.2. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पेश करते समय, जेएनपीटी ने संशोधित प्रपत्र अर्थात् प्रपत्र 1 – संशोधित एआरआर का परिकलन, प्रपत्र 2 – संशोधित वर्किंग संबंधी प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय, प्रपत्र 3 – प्रस्तावित दरमान में संशोधित राजस्व अनुमानन, प्रपत्र 4 – कार्य पूंजी का संशोधित परिकलन, प्रपत्र 5 – प्रस्तावित प्रशुल्क एवं शर्तों और प्रस्तावित दरमान के सापेक्ष मौजूदा एसओआर तथा शर्तों की तुलना ऊपर चर्चा किए गए व्यय के मिलान के साथ भेजी थी। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित संशोधित एआरआर परिकलन नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1 (2016-17)	वर्ष2 (2017-18)	वर्ष3 (2018-19)
		₹,		
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय	754,810,502	728,284,855	781,419,866
(ii).	मूल्यहास	25,161,955	26,808,593	31,318,340
(iii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	40,262,789	68,884,159	38,110,034
(iv).	वित्त एवं विविध व्यय	26,501,263	25,801,652	30,145,334
	उप जोड़ 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)	846,736,549	849,779,259	880,993,574
(2).	घटाये समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-

	(ख). मूल्यहास	-	-	-
	(ग). प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ). आर्बिट्रि एफएमई	-	-	-
	उप जोड़ 2 (i) = (क)+(ख)+(ग)+(घ)			
(ii).	ऋणों पर ब्याज	21,537,921	23,138,918	25,782,816
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी के बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि के 2/3वां (प्रत्येक मद की सूचना दी जाए)			
	(क). मजदूरी के बकाया	-	895,313	-
	(ख).			
	(ग).			
	उप जोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	895,313	-
(iv).	अधिवर्षिता निधि जैसे पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि में अंशदान का 2/3वां	-	35,793	-
(v).	परिचालन व्यय और मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.10. के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	-	-	-
	(ग). आर्बिट्रि प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ). आर्बिट्रि एफएमई	-	-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-
	2 का जोड़ 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	21,537,921	24,070,023	25,782,816
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय ( 3 = 1-2 )	825,198,628	825,709,236	855,210,758
(4).	क्र.संकृ3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3 ] / 3		835,372,874	
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2019 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	-	-	-
	(ii). जोड़े: 31.03.2019 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	-	-	171,251,176
	(iii). घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2019 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-	-	-
	(iv). घटाएं: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2019 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-	-	-
	(v). प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2019 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-	-	-
	(vi). जोड़े: वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी।			
	(क). वस्तुसूची	-	-	-
	(ख). विविध देनदार	-	-	-
	(ग). रोकड़	-	-	65,118,322
	(घ). (क)+(ख)+(ग) को जोड़	-	-	65,118,322
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]	-	-	236,369,498

(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	-	-	37,819,120
(7)	31 मार्च 2019 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]	-	-	873,191,993
(8).	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन			1.88%
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			889,608,003
(10)	उपर्युक्त क्र.सं. 9 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एआरआर में राजस्व अनुमानन			890,270,806

7.1. मौजूदा तथा प्रस्तावित दरमान (अपने पत्र दिनांक 01 मार्च 2021 द्वारा जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित) की तुलना पर, यह देखा गया है कि पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में निम्नलिखित प्रशुल्क मदों में वृद्धि की मांग की थी, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	लेवी की इकाई	मौजूदा प्रशुल्क पर मांगी गई वृद्धि %
	आयात				
1	प्रहस्तन — कंटेनर खाली करना	5388	6671	प्रति टीईयू	23.81
2	कार्गो प्रहस्तन प्रभार — खाली किया गया कार्गो	136	136	प्रति टीईयू	-
3	सीएफएस खाली किए गए कंटेनरों के लिए सीमाशुल्क जांच				
	5 प्रतिशत तक सीमाशुल्क जांच और खाली करना	304	385	प्रति टीईयू	26.64
	5 प्रतिशत से अधिक और 25 प्रतिशत से कम सीमाशुल्क जांच और खाली करना	435	555	प्रति टीईयू	27.59
	25 प्रतिशत से अधिक सीमाशुल्क जांच और खाली करना	1304	1685	प्रति टीईयू	29.22
4	प्रहस्तन — फैक्टरी खाली किए गए कंटेनर	4258	5669	प्रति टीईयू	33.14
5	लिफ्ट ऑन/लिफ्ट प्रभार — लदे हुए कंटेनर	174	315	प्रति टीईयू	81.03
	लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रभार — खाली कंटेनर	87	140	प्रति टीईयू	60.92
6	डिलीवरी के लिए कंटेनरों को उतारना	521	521	प्रति टीईयू	-
7	धुलाई के लिए खाली कंटेनरों का स्थानांतरण	468	0	प्रति टीईयू	(100.00)
8	रीफर प्लगिंग/अनुवीक्षण/प्रेसर तापमान	287	287	प्रति टीईयू	-
9	सर्वेक्षण और ईआईआर प्रभार	217	240	प्रति टीईयू	10.60
10	क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण प्रभार	217	245	प्रति टीईयू	12.90
11	आरएफआईडी प्रभार	0	250	प्रति टीईयू	New
12	ताला लगाना प्रभार	26	50	प्रति टीईयू	92.31
13	भारतोलन के लिए स्थानांतरण प्रभार	1304	1304	प्रति टीईयू	-
14	प्रलेखीकरण प्रभार	217	300	प्रति टीईयू	38.25
15	कार्गो भंडारण प्रभार	124	124	प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	-
16	लदे हुए कंटेनर भूमि किराया				
	प्रथम 3 दिन	0	0	प्रति टीईयू	
	4थे से 7वें दिन	109	300	प्रति टीईयू	175.23
	8वें से 15वें दिन	217	600	प्रति टीईयू	176.50
	16वें से 30वें दिन	435	900	प्रति टीईयू	106.90
	31वें दिन से आगे	869	1200	प्रति टीईयू	38.09
17	खाली कंटेनर भूमि किराया				
	1 से 15 दिन	25	50	प्रति टीईयू	100.00
	16 दिन से आगे	100	100	प्रति टीईयू	-

18	कार्गो/कंटेनर बीमा प्रभार				
	मौजूदा:- 12.5 पैसे प्रति रु. 1000/- का मूल्यांकित मूल्य + कार्गो पर सीमाशुल्क				
	प्रस्तावित:- 18.00 पैसे प्रति रु. 1000/- का मूल्यांकित मूल्य + कार्गो पर सीमाशुल्क				
	बंधक भंडारगृह				
19	बंधक कार्गो भंडारण प्रभार	124	124	प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	-
	बीमा प्रभार				
	18 पैसे प्रति रु. 1000/- मूल्यांकित मूल्य + कार्गो पर सीमाशुल्क				
	निर्यात				
20	कार्टिंग प्रभार	61	75	प्रति मी.ट.	23.29
21	खाली परिवहन	0	0	प्रति टीईयू	
22	लदे हुए लिफ्ट ऑन/ऑफ	174	300	प्रति टीईयू	72.61
	खाली लिफ्ट ऑन/ऑफ	87	120	प्रति टीईयू	38.09
23	सफाई प्रभार	30	40	प्रति टीईयू	31.49
24	भरण स्थान पर खाली कंटेनर स्थानांतरण	261	315	प्रति टीईयू	20.83
25	भरण और प्रहस्तन	3787	4500	प्रति टीईयू	18.83
26	सीएलपी और बॉटल सील	87	125	प्रति टीईयू	43.84
27	सर्वेक्षण और ईआईआर	174	240	प्रति टीईयू	38.09
28	रिवर्किंग	4780	5000	प्रति टीईयू	4.61
29	कार्गो भंडारण प्रभार	87	87	प्रति वर्ग मी.	-
30	लदा हुआ कंटेनर भूमि किराया प्रभार				
	प्रथम 7 दिन	109	0	प्रति टीईयू	(100.00)
	8वें दिन से 15वें दिन	217	400	प्रति टीईयू	84.12
	16वें दिन से 30वें दिन	435	800	प्रति टीईयू	84.12
	31वें दिन से आगे	869	1200	प्रति टीईयू	38.09
31	खाली कंटेनर भूमि किराया प्रभार				
	पहले से 30वें दिन	13	50	प्रति टीईयू	283.44
	31वें दिन से आगे	65	100	प्रति टीईयू	53.42
	बफर यार्ड				
32	फैक्टरी में भरे गए कंटेनरों का प्रहस्तन	3042	4150	प्रति टीईयू	36.45
33	लिफ्ट ऑन/ऑफ	174	315	प्रति टीईयू	81.24
34	लदे हुए कंटेनर के लिए भूमि किराया				
	पहले से 3रे दिन	0	0	प्रति टीईयू	
	4थे से 7वें दिन	109	250	प्रति टीईयू	130.14
	8वें से 15वें दिन	217	500	प्रति टीईयू	130.15
	16वें से 30वें दिन	435	1000	प्रति टीईयू	130.15
	31वें दिन से आगे	869	1000	प्रति टीईयू	15.07
35	खाली कंटेनरों के लिए भूमि किराया				
	पहले दिन से 15वें दिन	43	50	प्रति टीईयू	15.07
	15वें दिन से आगे	130	150	प्रति टीईयू	15.07

7.2. उपर्युक्त विवरण से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने सामान्यतः विभिन्न प्रशुल्क मदों में 5 प्रतिशत से 130 प्रतिशत के बीच वृद्धि की मांग की थी। कुछ प्रशुल्क मदों में यथास्थिति का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी ने अपनी मौजूदा शर्तों में कुछ बदलाव करने का प्रस्ताव भी किया था। प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित कुल राजस्व रु. 89.02 करोड़ है, जोकि जेएनपीटी द्वारा यथा परिगणित रु. 88.96 करोड़ के एआरआर से लगभग 0.07 प्रतिशत अधिक है।

8. इस मामले में आयोजित संयुक्त सुनवाई से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने जेएनपीटी कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) में प्रदत्त सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए सेवा प्रदाता को प्राधिकृत किया है। धारा 42(3) के अधीन उक्त प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार से इतर है। जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएमपी/69/2015-जेएनपीटी दिनांक 4 नवंबर 2016 द्वारा पिछली बार अनुमोदित किया गया था। प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 9.2 के अनुसार, (जो महापत्तन न्यासों के मामले में उस समय लागू था), खण्ड 9.1 द्वारा शासित सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु और जेएनपीटी के लिए यथा प्रासंगिक, पत्तन को 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए अथवा दरित क्षमता (सेवा/सुविधा/उपस्कर की तकनीकी विशेषता के संदर्भ में) के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में प्रस्ताव दाखिल करना था। तथापि, जेएनपीटी के ऊपर उल्लिखित आदेश में विस्तार से बताए गए कारणों से, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए प्रशुल्क प्रशुल्क नीति 2015 को कार्यान्वित करने के लिए जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2015 में यथा निर्धारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) माडल का अनुसरण करते हुए नवंबर 2016 में निर्धारित किया गया था।

दिया गया है कि नवंबर 2016 के आदेश द्वारा निर्धारित वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो चुकी थी, जेएनपीटी ने प्रशुल्क नीति 2018 (जोकि अब महापत्तन न्यासों के मामले में लागू है) को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 में यथा निर्धारित एआरआर माडल का अनुसरण करते हुए, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव पेश किया है।

- (ii). जेएनपीटी द्वारा प्रारंभिक प्रस्ताव मई 2020 में दाखिल किया गया था। तत्पश्चात, मार्च 2021 में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पेश करते समय, जेएनपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में यथा प्रेषित कुछ गणना त्रुटियों की अभिपुष्टि की है और अपने प्रस्तावित एसओआर में कुछ परिवर्तन किए गए हैं। गणना में शोधन/परिवर्तन का पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरमान में पत्तन द्वारा मांग की गई वृद्धि के प्रतिशत पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इस प्रकार, मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ मई 2020 और मार्च 2021 में जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (iii). जेएनपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव के साथ अपने न्यासी बोर्ड द्वारा प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प की प्रति नहीं भेजी थी। जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए एसओआर के संशोधन के पूर्व अवसर पर, यह कहते हुए पत्तन ने न्यासी बोर्ड के तत्कालीन अनुमोदन की प्रति नहीं भेजी थी कि कोई विशिष्ट डेलिगेशन नहीं है जिसके अधीन सीएफएस/बीवाई के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव टीएमपी को पेश किए जाने से पहले इसके न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्किंग दिशानिर्देशों का खण्ड 3.1.2 जेएनपीटी सहित महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श से अंतिम रूप दिया गया था और जारी किया गया था, प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए, न्यासी बोर्ड के अनुमोदन के साथ इस प्राधिकरण को अपना प्रस्ताव भेजने की अपेक्षा करता है। वर्किंग दिशानिर्देश महापत्तन न्यास को उसका प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने की तारीख से एक माह के भीतर न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्रेषित करने के लिए अनुमति प्रदान करता है। किन्तु, वर्किंग दिशानिर्देशों का खण्ड 3.1.2 इस प्राधिकरण को इसके बोर्ड के अनुमोदन के बिना पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव पर कार्य करने से नहीं रोकता है।

- (iv). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 का खण्ड 2.1 महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन करे जोकि तीन वर्षों (वाई 1), (वाई 2) और (वाई 3) के अंतिम लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ की औसत है बशर्ते प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च वाई3 को लेते हुए कार्य प्रगतिधीन पूंजी सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ और इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों और प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.2 में यथा निर्धारित विशेष अतिरिक्त के अधीन है।

- (ख). जेएनपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2018 और वर्किंग दिशानिर्देशों में यथा-विनिर्दिष्ट, एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों और 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ और वर्ष 2018-19 के लिए वास्तविक यातायात के अधीन लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वर्ष 2016-17 (वाई 1), 2017-18 (वाई 2) और 2018-19 (वाई 3) के दौरान जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में प्रोद्भूत वास्तविक लागत को लेखा में लेते हुए एआरआर मूल्यांकित किया है। प्रशुल्क नीति 2018 के खण्ड 2.2 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार जेएनपीटी द्वारा किए गए समायोजन विशेष उल्लेख के लिए दिए गए हैं और अनुवर्ती अनुच्छेदों में एआरआर के परिकलन में अतिरिक्त समायोजनों पर चर्चा की गई है:

- (i). जेएनपीटी द्वारा पेश किए गए लेखापरीक्षित लेखों से, यह देखा गया है कि सीएफएस 'परिवहन सेवाएं', 'लॉजिस्टिक्स सेवाएं' और 'कंटेनर फ्रेट स्टेशन से संबंधित सेवाएं' प्रदान करता है। हालांकि, जेएनपीटी ने सीएफएस परिचालक के वार्षिक लेखों में यथा दर्शाये गए अनुसार व्ययों पर विचार किया था, परंतु एआरआर पर पहुंचने के समय परिवहन गतिविधि और लॉजिस्टिक्स सेवाओं से संबंधित व्ययों को अलग रखा है। दूसरे शब्दों में, जेएनपीटी द्वारा सुविचारित व्यय केवल सीएफएस में प्रदत्त सेवाओं से संबंधित है। इस विश्लेषण में जेएनपीटी द्वारा यथा अलग किए गए आंकड़े और सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित पर विश्वास किया गया है।

- (ii). तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय में सरकार ने अपने आदेश सं. पीआर-14019/6/2002-पीजी दिनांक 29 जुलाई 2003 द्वारा निजी परिचालक द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय 'रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी' उन बीओटी मामलों में प्रशुल्क परिकलन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता जहां बोली लगाने की प्रक्रिया को 29 जुलाई 2003 के बाद अंतिम रूप दिया गया था। चूंकि जेएनपीटी द्वारा सेवा प्रदाता को प्रदत्त प्राधिकरण 29 जुलाई 2003 के बाद ही है, इसलिए लागत की मद के रूप में कोई रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी स्वीकार्य नहीं है। तदनुसार, जेएनपीटी ने मार्च 2021 के अपने संशोधित प्रस्ताव में, एआरआर के परिकलन के प्रयोजन के लिए जेएनपीटी द्वारा रॉयल्टी भुगतान को शामिल नहीं किया गया है।
- (iii). जेएनपीटी ने एआरआर विवरण के प्रपत्र-1 में वर्ष 2016-17 के लिए कुल व्यय पर पहुंचने के लिए निवेशों की बिक्री के नुकसान के कारण वर्ष 2016-17 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में रु. 567.55 लाख की राशि को शामिल नहीं किया है। विचार करते हुए कि "निवेश की बिक्री का नुकसान" के लेखा पर प्रदर्शित राशि वित्त संबंधित लागत है और जेएनपीटी द्वारा की गई ऐसी राशि को शामिल नहीं करना प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया गया है, इस लागत को व्यय में शामिल नहीं किए जाने को स्वीकार किया गया है।
- (iv). प्राधिकृत पूंजी हिस्सेदारी को बढ़ाने के लिए प्रोद्भूत व्ययों के लिए वर्ष 2016-17 के लिए लेखापरीक्षित लेखों में यथा प्रदर्शित रु. 9.50 लाख की राशि को प्रपत्र-1 में एआरआर के परिकलन में शामिल किया देखा गया है। ये व्यय प्रवर्तक द्वारा इक्विटी केपिटल में वृद्धि के लिए रजिस्ट्रार ऑफ कम्पनीज (आरओसी) को भुगतान किए गए प्रभार बताए गए हैं।
- इस संबंध में यह कहना है कि चूंकि 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ नियोजित पूंजी (आरओसीई) पर स्वीकृत किया जा रहा है, शेयर केपिटल, ऋणों आदि से संबंधित कोई व्यय लागत की मद के रूप में स्वीकार नहीं किया गया है। इसके अलावा, संदर्भित मामले में, किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए सामान्य प्रशुल्क निर्धारित किया जा रहा है। इस प्रकार, उपर्युक्त व्यय पर विचार करना, जोकि जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के मौजूदा परिचालक के लिए विशिष्ट है, यह उपयुक्त नहीं पाया गया है। इसलिए, इसे एआरआर गणना में शामिल नहीं किया गया है।
- (v). जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में 'वित्त लागतों' की क्रमशः अनुसूची वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए "सावधि ऋण उधार लेने पर ब्याज" के लिए रु. 75.15 लाख, रु. 86.13 लाख और रु. 106.64 लाख की राशि प्रदर्शित करती है, जिसे एआरआर पर पहुंचने के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.2 (ii) के उपबंध के अनुसार कुल व्यय से जेएनपीटी द्वारा शामिल नहीं किया गया है।
- (vi). इसी तरह एआरआर पर पहुंचने के लिए कुल व्यय से वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए "अन्य पर ब्याज" के लेखा पर दर्शाई गई क्रमशः राशि रु. 140.22 लाख, रु. 145.25 लाख और रु. 151.18 लाख की राशि को कुल व्यय में शामिल नहीं किया गया है।
- (vii). "विलंबित भुगतान पर ब्याज" के लिए वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए रु. 8.66 लाख और रु. 22.73 लाख की राशि इस आधार पर प्रपत्र-1 में एआरआर के परिकलन में जेएनपीटी द्वारा शामिल किया देखा गया है कि उक्त व्यय को कार्य पूंजी की अनुपलब्धता के कारण प्रोद्भूत किया गया था। चूंकि "विलंबित भुगतान पर ब्याज" दंडात्मक प्रकृति का है और इसे उपयोगिताओं पर डाले जाने की जरूरत नहीं है, इसलिए उक्त व्यय को एआरआर पर पहुंचने के लिए कुल व्यय से अलग रखा गया है।
- (viii). एआरआर की गणना करते समय, जेएनपीटी ने मजदूरी संशोधन से आने वाले भविष्य निधि और कर्मचारियों के पारिश्रमिक के बकायों के लिए रु. 9,31,106/- के रु. 13,96,568/- के 2/3 होते हुए एकमुश्त व्ययों को शामिल नहीं किया गया है। विचार करते हुए कि जेएनपीटी द्वारा एआरआर गणना से उपर्युक्त व्यय को शामिल नहीं करना सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया गया है, इसपर विश्वास किया गया है।
- (ix). "आपवादिक मद" के लिए वर्ष 2016-17 हेतु रु. 1228.78 लाख की राशि को प्रपत्र-1 में एआरआर के परिकलन में जेएनपीटी द्वारा शामिल किया देखा गया है। यह व्यय कंटेनरों में पाइ गई सामानों की कमी के लिए सीमाशुल्क प्राधिकारियों को सीएफएस परिचालक द्वारा भुगतान की गई राशि के लिए है। इस संबंध में, जेएनपीटी ने बताया है कि सीएफएस सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 45 के अनुसार आयात और निर्यात के प्रयोजन के लिए सामानों के संरक्षक के रूप में कार्य करता है और जिसके कारण, यह अपने कब्जे में कार्गो की प्राप्ति, भंडारण तथा आवागमन से संबंधित कुछ जिम्मेदारियों का वहन करता है। चूंकि उक्त व्यय संचयी प्रकृति का नहीं है, इसलिए इसे लेखापरीक्षित लेखों में आपवादिक मद के रूप में दर्शाया गया है। सीमाशुल्क प्राधिकारियों को सीएफएस परिचालक द्वारा भुगतान की



गई राशि दंडात्मक प्रकृति की है और इसे उपयोगिताओं पर डाले जाने की जरूरत नहीं है। अतः, रु. 12.29 करोड़ की राशि को एआरआर परिकलन में कुल व्यय में शामिल नहीं किया गया है।

- (x). प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.3 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.3 में निर्धारित उपबंधों का अनुसरण करते हुए, जेएनपीटी वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए रु. 8353.73 लाख के औसत व्ययों पर पहुंचा है। प्राधिकृत शेयर केपिटल में वृद्धि, विलंबित भुगतानों पर ब्याज, तथा आपवादिक मदों से संबंधित व्यय को अलग रखने के बाद, जैसाकि ऊपर बताया गया है, संशोधित औसत व्यय रु. 7863.97 लाख परिगणित होता है।
- (ग). जेएनपीटी वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.4 में निर्धारित उपबंध के अनुसार नियोजित पूंजी पर पहुंचा था। जेएनपीटी ने जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2019 को निवल अचल परिसंपत्तियों पर विचार किया था। वार्षिक लेखों में 31 मार्च 2019 को कोई केपिटल प्रगतिधीन नहीं बताया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने परिवहन गतिविधि से संबंधित केपिटल परिसंपत्तियों के मूल्य को शामिल नहीं किया था।
- (घ). कार्य पूंजी में वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष शामिल है। वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के खण्ड 2.5 के अनुसार, केपिटल पुर्जों से इतर वस्तुसूची के मामले में, सीमा छह माह का औसत उपभोग है।
- (i) जेएनपीटी ने इस आधार पर किसी वस्तुसूची पर विचार नहीं किया था कि कंपनी ने जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई की प्रबंधन नीति के अनुसार कार्य पूंजी के हिस्से रूप में ईंधन तथा कस्टमाइज्ड पुर्जों को छोड़कर अन्य वस्तुसूची के साथ केपिटल स्पेयर्स के मामले में कोई केपिटल वस्तुसूची व्यवस्थित नहीं की थी और कि वस्तुसूचियों का आदेश अपेक्षा के अनुसार है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।
- (ii) इसी तरह, जेएनपीटी ने कार्य पूंजी का मूल्यांकन करने के लिए विविध देनदारों पर भी विचार नहीं किया है।
- (iii). रोकड़ शेष मासिक परिचालन व्ययों, मूल्यह्रास अतिरिक्त, को लेखा में लेते हुए जेएनपीटी द्वारा गणना की देखी गई है। तथापि, ऊपर चर्चा किए गए अस्वीकार्य व्यय के अलावा एक माह के रोकड़ व्ययों जैसे परिचालन व्यय, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय और वित्त एवं विविध व्यय पर विचार करने के लिए रोकड़ शेष की पुनर्गणना की गई है और जेएनपीटी द्वारा निर्धारित रु. 651.18 लाख के मुकाबले रु. 686.58 लाख पर पहुंचा है।
- (ङ). 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित नियोजित पूंजी रु. 2399.09 लाख पर परिगणित किया गया है जोकि जेएनपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित रु. 2363.69 लाख के मुकाबले एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।
- (xii). एआरआर तीन वित्तीय वर्षों 2016-17 से 2018-19 के लिए व्यय की औसत रु. 7863.97 लाख जमा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु. 383.85 लाख है, फलस्वरूप 31 मार्च 2019 के अनुसार कुल रु. 8247.83 लाख है।
- वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर महापत्तन न्यासों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा यथा संप्रेषित वर्ष वार्षिक के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित करना होगा।
- तदनुसार, उक्त एआरआर वर्ष 2019-20 और 2020-21 के लिए क्रमशः 4.26 प्रतिशत और 1.88 प्रतिशत की दर से यथा लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित किया गया है ताकि 2020-21 के लिए सूचकांकित एआरआर पर पहुंचा जा सके।
- इसके अलावा, यह कहना है कि संदर्भित मामले में (पारित किए जाने वाले) आदेश को पारित करने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, भारत के राजपत्र में उक्त आदेश की अधिसूचना और अनुमोदित (किए जाने वाले) जेएनपीटी के संशोधित दरमान के लिए लीड समय की सबसे अधिक संभावना है कि जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई का संशोधित दरमान जून/जुलाई 2021 के महीनों के दौरान ही लागू होंगे। इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के एआरआर के परिकलन में 2020-21 के सूचकांकित एआरआर पर 0.55 प्रतिशत के अतिरिक्त वृद्धि कारक पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है। कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) (आदेश सं. टीएमपी/34/2019-केओपीटी दिनांक 20 फरवरी 2020) और जेएनपीटी (आदेश सं. टीएमपी/52/2019-जेएनपीटी दिनांक 01 जून 2020) के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में ऐसे दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है।
- इस प्रकार, अधिकतम सूचकांकित एआरआर जेएनपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित सूचकांकित एआरआर रु. 8896.08 लाख के मुकाबले रु. 8809.03 लाख परिगणित होता है।
- (xiii). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, एआरआर का संशोधित परिकलन **अनुबंध-1** के रूप में संलग्न किया गया है। जेएनपीटी द्वारा पेश और हमारे द्वारा यथा सुविचारित अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सार नीचे दिया गया है:-

(राशि रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित	हमारे द्वारा यथा सुविचारित
1.	वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए औसत व्यय	8353.72	7863.97
2.	निवल अचल परिसंपत्ति सहित नियोजित पूंजी, 31.03.2019 को प्रगतिधीन कार्य पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	2363.69	2399.09
3.	16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	378.19	383.85
4.	31 मार्च 2019 को एआरआर (4=1+3)	8731.92	8247.83
5.क	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (1.88%)	8896.08	8599.18
5.ख	वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (4.26%)	--	8760.85
6	वर्ष 2021-22 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (0.55%)	--	8809.03
6.	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	8896.08	8809.03
7.	प्रस्तावित दरमान में जेएनपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व	8902.71	8902.71

- (xiv). प्रशुल्क नीति 2018 के खण्ड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को प्रेक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करने और वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों को जवाब देने के लिए दरें निर्धारित करने का लचीलापन मौजूद है।

पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित 2018-19 में प्रहस्तित तदनुकूपी यातायात के लिए प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है। प्रशुल्क नीति 2018 के खण्ड 2.6 के अनुसार, एसओआर तैयार करने के लिए, जेएनपीटी ने अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर तैयार करने के लिए वर्ष 2018-19 के दौरान जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई द्वारा प्रहस्तित टीईयू में वास्तविक कंटेनर यातायात पर विचार किया है। राजस्व अनुमानन विवरण सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है।

- (xv). प्रस्तावित एसओआर तैयार करते समय, देखा गया है कि जेएनपीटी सामान्यतः विभिन्न प्रशुल्क मदों में 5 प्रतिशत से 130 प्रतिशत के बीच वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव करता है। कुछ प्रशुल्क मदों में यथास्थिति का प्रस्ताव किया गया है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन राजस्व अनुमानन जेएनपीटी द्वारा रु. 8902.71 लाख परिगणित किया गया है। यह पहले की गई चर्चा के अनुसार रु. 8809.03 लाख के अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से अधिक देखा गया है।

- (xvi). विचार करते हुए कि जेएनपीटी द्वारा निर्धारित सूचकांकित एआरआर रु. 8896.08 लाख रु. 8809.03 करोड़ के स्तर से घटाया गया है, जैसाकि पहले बताया गया है, यह पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दरमान अनुमोदित करने के लिए सही नहीं पाया गया है, क्योंकि इससे जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई रु. 8902.71 लाख का अनुमानित राजस्व अर्जित करेगा। दूसरे शब्दों में, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दरमान इस सीमा तक संशोधित किया जाना चाहिए कि जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई द्वारा अर्जित किए जाने वाले अनुमानित राजस्व को कम करके लगभग रु. 93.68 लाख (अर्थात् रु. 8902.71 लाख - रु. 8809.03 लाख) किया जा सके।

यह प्रस्तावित दरमान में 1.05 प्रतिशत (रु. 93.68 लाख/रु.8902.71 लाख) की अक्रास द बोर्ड कटौती करके अथवा प्रस्तावित दरमान में प्रशुल्क मदों में से केवल एक में कटौती करके किया जा सकता है। चूंकि प्रस्तावित दरमान की प्रशुल्क मद की प्रत्येक में 1.05 प्रतिशत की कटौती करना जटिल है, इसलिए इस तरह से एक एक प्रशुल्क मद में कटौती करना उपयुक्त समझा गया है ताकि जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई द्वारा अर्जित किए जाने वाले अनुमानित राजस्व को रु. 93.68 लाख तक कम किया जा सके।

जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित राजस्व अनुमानन विवरण से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरों से फैक्टरी डि-स्टफ़्ड कंटेनर डिलीवरी प्रभारों से लगभग रु. 3839.95 लाख की आय का अनुमान लगाया था। यदि उक्त प्रस्तावित दरों में 1.87 प्रतिशत तक कटौती की जाती है तो इसके फलस्वरूप रु. 94.05 लाख की राजस्व कटौती की थी। दूसरे शब्दों में, फैक्टरी डि-स्टफ़्ड कंटेनर डिलीवरी प्रभारों के मौजूदा स्तर में वृद्धि जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 33.14 प्रतिशत वृद्धि करने की बजाय 30.70 प्रतिशत तक सीमित किया गया है।

- (xvii). पत्तन सामान्यतः वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के खण्ड 9.5 में यथा-विनिर्दिष्ट 1.00:1.50 के अनुपात में 20' कंटेनर और 40' कंटेनर के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रशुल्क निर्धारित किया था। तथापि, निर्यात कार्गो "भरण के लिए खाली कंटेनर रखना, लेबर उपलब्ध करवाना और कार्गो भरण" के प्रहस्तन के मामले में, पत्तन ने 20' कंटेनर के लिए रु. 4500.00 प्रति कंटेनर और 40' कंटेनर के लिए रु. 7,110.00 प्रति कंटेनर के प्रभार का प्रस्ताव किया था। 40' कंटेनर के लिए प्रभार का निर्धारण 20' कंटेनर के 1.5 गुना से अधिक देखा गया है। उक्त एनोमली वर्किंग दिशानिर्देश,

2018 के खण्ड 9.5 के अनुसार 40' कंटेनर के लिए प्रभार को कम करते हुए रु. 6750.00 प्रति कंटेनर किया गया है। इससे राजस्व में रु. 23.55 लाख की कटौती होगी।

(xviii). प्रशुल्क नीति, 2018 का खण्ड 2.6 महापत्तन न्यासों को यह निर्धारित करने का लचीलापन देता है कि अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों का जवाब दे सके और अधिकतम एआरआर के भीतर एसओआर तैयार कर सके। प्रस्तावित प्रशुल्क में जेएनपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अधिकतम एआरआर के भीतर है और प्रस्तावित प्रशुल्क में राजस्व अनुमान सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं। संदर्भित मामले में चर्चा किए गए किसी भी उपयोगिता ने सीएफएस/बीवाई परिचालनों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि करने पर आपत्ति नहीं उठाई थी। इसलिए, यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है सिवाय आयात परिचालनों के लिए फैबटरी डिस्ट्रिक्ट कंटेनर प्रभार और भरण के लिए खाली कंटेनर के लिए निर्यात कार्गो का प्रहस्तन, लेबर उपलब्ध करवाना और कार्गो का भरण जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है।

(xix). मौजूदा शर्तों और प्रस्तावित शर्तों को दर्शाता पृथक विवरण जहां कहीं पत्तन ने मौजूदा शर्तों में संशोधन/हटाया जाना और नए उपबंध शामिल किया जाना मामले के विश्लेषण के दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रेषित अम्युक्तियों/कारणों के साथ प्रस्तावित किया गया है और पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रत्येक संशोधन खारिज करते हुए अथवा स्वीकार करने के लिए अंतिम कॉलम में संक्षिप्त अम्युक्तियों/विश्लेषण के साथ अद्यतन किया गया है जिसे **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किया गया है।

(xx). जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए नवंबर 2016 के आदेश द्वारा निर्धारित प्रशुल्क की वैधता 31 मार्च 2019 को पहले ही समाप्त हो चुकी है। इसकी वैधता को समाप्त हुए दो वर्ष हो चुके हैं। तथापि, जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहीं भी 31 मार्च 2019 के बाद सीएफएस/बीवाई के लिए (अनुमोदित किए जाने वाले) संशोधित प्रशुल्क के लागू होने तक की अवधि के लिए जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए एसओआर की वैधता के विस्तार की मांग नहीं की है। दिया गया है कि जेएनपीटी ने 31 मार्च 2019 की मूल वैधता अवधि के समाप्त होने के बाद प्रशुल्क की वसूली के लिए परिचालक को अनुमति दी थी और प्रशुल्क में वैक्यूम से बचने के लिए, यह प्राधिकरण जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए एसओआर की वैधता को 31 मार्च 2019 के बाद सीएफएस/बीवाई के लिए संशोधित प्रशुल्क के लागू होने तक की अवधि के लिए विस्तारित करने के लिए विवश है।

10.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, जेएनपीटी के संशोधित एसओआर और कार्यनिष्पादन मानक, जोकि **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किए गए हैं, अनुमोदित किए गए हैं।

10.2. संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा और उसके बाद 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेगा। उसके बाद, प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

10.3. जेएनपीटी जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में आयात आवागमन और निर्यात आवागमन के लिए प्रतिबद्धता व्यक्त की है। यदि जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के लिए सूचकांकन योग्यता नहीं होगी। प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.8 में यथा दिया गया एसओआर का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 3.2 के साथ पढ़ा जाता है।

10.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 6 के अनुसार, जेएनपीटी कंटेनर यातायात, आयात आवागमन, निर्यात आवागमन पर वार्षिक रिपोर्टें इस प्राधिकरण को पेश करेगा। पत्तन द्वारा वार्षिक रिपोर्टें प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो, उसे भी समय-समय पर पेश किया जाएगा।

10.5. वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 6 के अधीन जेएनपीटी से इसके द्वारा प्राप्त सभी सूचना को अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण जेएनपीटी से ऐसे अनुरोध पर विचार करेगा जिसमें उसके द्वारा प्रेषित वाणिज्यिक संवेदनशील आंकड़े/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के लिए कहा गया हो। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नधीन आंकड़े/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और ऐसे प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रभाव के बारे में बताया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

10.6. (क). यदि रिकार्ड में कोई त्रुटि दिखाई देती है तो जेएनपीटी भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

(ख). इसके अलावा, जेएनपीटी किन्हीं अन्य औचित्यपरक कारणों से भी, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
[विज्ञापन-III/4/असा/98/2021-22]

अनुबंध - I					
जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन।					
क्र.सं.	विवरण	टिप्पणी	वाई 1 16-17	वाई 2 17-18	वाई 3 18-19
1	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i)	परिचालन व्यय		1,095,048,375	1,475,556,622	1,471,362,173
(ii)	मूल्यहास		26,027,921	29,172,813	36,399,560
(iii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय		41,990,840	69,690,774	46,291,481
(iv)	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		27,368,194	28,075,525	25,782,816
	उपजोड़ 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)		1,190,435,330	1,602,495,734	1,579,836,030
2	घटायें: समायोजन:				
(i)	परिवहन संबंधित व्यय		220,213,297	672,837,822	617,746,462
	(a) परिचालन व्यय		-	-	-
	(ख) मूल्यहास		865,926	2,364,220	5,081,220
	(ग) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय		2594982	3,039,226	3,818,501
	(घ) आर्बिट्रि एफएमई		-	-	-
	उपजोड़ 2 (i) = (क)+(ख)+(ग)+(घ)		223,674,205	678,241,268	626,646,183
(ii)	रॉयल्टी		63,269,573	74,433,945	72,195,845
(ii)	ऋणों पर ब्याज		21,537,921	23,138,918	25,782,816
(iii)	विलंबित भुगतान पर ब्याज		866,931	22,273,876	-
(iv)	प्राधिकृत शेयर केपिटल में वृद्धि के लिए प्रोद्भूत व्यय		950,000	-	-
(v)	निवेश की बिक्री पर हानि		56,755,003	-	-
(vi)	आपवादिक मर्दे (सामानों की कमी के लिए सीमाशुल्क प्राधिकारियों को भुगतान की गई राशि)		122,877,940	-	-
(vii)	एकमुश्त व्ययों का 2/3वां				
	(क) मजदूरी के बकाया		-	895,313	-
				-	-
	उपजोड़ 2 (vii)		-	895,313	-
(viii)	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	टिप्पणी 1 (v)	-	35,793	-
(ix)	परिचालन व्यय और मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	प्रपत्र 2 के अनुसार	-	-	-
(x)	प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय		-	-	-
	2 = 2(i)+ 2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)+2(ix)+2(x) का जोड़		489,931,573	799,019,112	724,624,844
3	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय ( 3 = 1 - 2 )		700,503,757	803,476,622	855,211,186
4	क्र.सं. 3 के औसत व्यय 3 = [ वाई1 + वाई2 + वाई3 ] / 3				786,397,188
5	नियोजित पूंजी				
	(i) 31.03.2019 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				171,251,176
	(ii) जोड़ें: 31.03.2019 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				
	(iii) घटायें: 31.03.2019 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों				

	का मूल्य (लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार)				
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2019 को बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य				
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च 2019 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य				
	(vi) जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	प्रपत्र 4 के अनुसार			
	(क) वस्तुसूची				-
	(ख) विविध देनदार				-
	(ग) रोकड़				68,657,737
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़				68,657,737
	(vii) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]				239,908,913
6	क्र.सं. 5 (vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ				38,385,426
7	31 मार्च 2019 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [ (4) + (6) ]				824,782,614
8	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 4.26% [(7) * 1.0426]				859,918,354
9	वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 1.88% [(8) * 1.0188]				876,084,819
10	वर्ष 2021-22 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 0.55% [(9) * 1.0055]				880,903,285
11	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)				880,903,285
12	उपर्युक्त क्र.सं. 9 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर पर राजस्व अनुमानन	प्रपत्र 3 और टिप्पणी 2 के अनुसार			890,270,806

अनुबंध- II

## प्रस्तावित दरमान की शर्तों के सापेक्ष मौजूदा दरमान (एसओआर) की शर्तों की तुलना

क्र.सं.	अनुसूची सं.	मौजूदा एसओआर के अनुसार शर्तें	अनुसूची सं.	प्रस्तावित एसओआर के अनुसार शर्तें	शर्तों में संशोधनों के लिए कारण/औचित्य	हमारी अम्युक्तियां
		<b>सामान्य निबंधन एवं शर्तें:</b>				
1	vii	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना आकषित करेगा।	vii	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों के 1.50 गुना आकषित करेगा।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार सामान्य कंटेनर के 1.5 गुना से बढ़ाकर 1.50 गुना किया गया है।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रीमियम में प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है। इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।
2	viii	'निःशुल्क समय' पत्तन कंटेनर यार्ड से सीएफएस पहुंचने के बाद शुरू होगा।	viii	--	<b>[हटा दिया गया है। [जेएनपीटी ने कोई विशिष्ट अम्युक्तियां नहीं दी हैं]</b>	जेएनपीटी ने मई 2020 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में उक्त खण्ड का प्रस्ताव किया था। तथापि, यह दिखाई देता है कि जेएनपीटी ने गलती से मार्च 2020 के संशोधित प्रस्ताव में खण्ड को हटा दिया था। उक्त खण्ड को हमारे द्वारा बनाये रखने का प्रस्ताव किया गया है।
	xvi.	यथा लागू सेवा कर, जहां कहीं लागू हो, अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।		यथा लागू माल एवं सेवा कर (जीएसटी), जहां कहीं लागू होगा, अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।		यह बदलाव सेवा कर के स्थान पर जीएसटी के शुरू होने के कारण है।
3		<b>वार्षिक सूचकांकन</b>				
	(क)	एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांक नीचे निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित करने वाले सीएफएस/बीवाई परिचालक के अधीन 1 अप्रैल 2017 से होगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित नहीं किया जाता है तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं किया जाएगा।		एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांक नीचे निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित करने वाले सीएफएस/बीवाई परिचालक के अधीन 1 अप्रैल 2021 से होगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित नहीं किया जाता है तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं किया जाएगा।	<b>[ जेएनपीटी द्वारा कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया गया है सिवाय इसके कि अगला वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल 2020 से किया जाएगा। ] .</b>	इस खण्ड में यह थोड़ा परिवर्तन किया गया है कि अगला वार्षिक सूचकांकन प्रशुल्क नीति 2018 के खण्ड 2.8 के अनुसार 1 मई 2022 से किया जाएगा।
	(ख)	जेएनपीटी को संबद्ध उपयोक्ताओं एवं इस प्राधिकरण को		जेएनपीटी को संबद्ध उपयोक्ताओं एवं		इस खण्ड में थोड़ा यह बदलाव किया गया है कि

		केलेंडर वर्ष के अंत में एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसंबर अवधि के लिए प्रतिवर्ष सीएफएस/बीवाई परिचालक द्वारा अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करना चाहिए। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं किए जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर का स्वतः सूचकांकन करेगा और सूचकांकित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू करेगा। सीएफएस/बीवाई परिचालक द्वारा वसूल किया जाने वाला सूचकांकित एसओआर पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।		इस प्राधिकरण को केलेंडर वर्ष के अंत में एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसंबर अवधि के लिए प्रतिवर्ष सीएफएस/बीवाई परिचालक द्वारा अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करना चाहिए। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं किए जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर का स्वतः सूचकांकन करेगा और सूचकांकित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के <b>1 अप्रैल</b> से लागू करेगा। सीएफएस/बीवाई परिचालक द्वारा वसूल किया जाने वाला सूचकांकित एसओआर पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।	<b>[कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया गया है]</b>	पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर का स्वतः सूचकांकन करेगा और सूचकांकित एसओआर प्रशुल्क नीति 2018 के खण्ड 2.8 के अनुसार प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू किया जाएगा।
		आयात परिचालन		आयात परिचालन		
<b>4</b>	<b>क</b>	<b>प्रहस्तन और परिवहन सेवाएं</b>	<b>क</b>	<b>सीएफएस में प्रहस्तन सेवाएं</b>		
	(i).	आयात कंटेनर एफडीएस डिलीवरी (लदे हुए डिलीवरी)  एलओएलओ, उतारना, स्टेकिंग, डिलीवरी के लिए पार्टी के वाहन पर लिफ्ट ऑन	(i).	आयात कंटेनर एफडीएस डिलीवरी (लदाई डिलीवरी) <b>सीएफएस में ट्रेलर से लिफ्ट ऑफ, सर्वेक्षण के लिए कंटेनर रखना, भारतोलन के लिए कंटेनर स्थानांतरण, और कंटेनर को आयात स्टेकिंग यार्ड में स्थानांतरित करना। सीमाशुल्क जांच क्षेत्र में कंटेनर का स्थानांतरण। कंटेनर जांच के लिए सील खोलना।</b>	<b>[जेएनपीटी ने कोई विशेष टिप्पणी नहीं दी है]</b>	संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई के दौरान, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के परिचालक ने बताया है कि विभिन्न मदों के प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कुछ सेवाओं को इकट्ठा किया गया है। जेएनपीटी ने न तो सेवाओं को इकट्ठा किए जाने पर आपत्ति उठाई थी और न ही उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति उठाई गई थी।  संयुक्त सुनवाई के दौरान जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के परिचालक द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजार की ताकतों के आधार पर और पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन को उपलब्ध लचीलापन के मद्देनजर, यह प्राधिकरण

						पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रशुल्क मदों के नामकरण में बदलाव करने के प्रस्ताव को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त होगा।
	(ii)	आयात कंटेनर डीडीएस डिलीवरी (खाली किया गया)  एलओएलओ, उतारना, स्टेकिंग, खाली करना, सर्वेक्षण, यार्ड में खाली कंटेनर स्थानांतरण, एलओएलओ	(ii).	आयात कंटेनर डीडीएस डिलीवरी (खाली डिलीवरी) सीएफएस में ट्रेलर से लिफ्ट ऑफ, सर्वेक्षण के लिए कंटेनर रखना, भारतोलन के लिए कंटेनर स्थानांतरण, आयात स्टेकिंग यार्ड में कंटेनर स्थानांतरण, सीमाशुल्क जांच क्षेत्र में कंटेनर स्थानांतरण, कंटेनर जांच के लिए सील खोलना, खाली करने के लिए लेबर की व्यवस्था करना, धुलाई तथा सफाई के लिए सीएफएस परिसर के भीतर खाली करने के बाद खाली कंटेनर का स्थानांतरण।	[जेएनपीटी ने कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं की है]	संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई के दौरान, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के परिचालक ने बताया है कि विभिन्न मदों के प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कुछ सेवाओं को इकट्ठा किया गया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के परिचालक द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजार की ताकतों के आधार पर और पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन को उपलब्ध लचीलापन के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रशुल्क मदों के नामकरण में बदलाव करने के प्रस्ताव को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त होगा। पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन को उपलब्ध लचीलापन के मद्देनजर और चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों में से किसी ने आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
				टिप्पणी: खाली करने के लिए लेबर प्रभार 136/मी.ट. की दर से वसूल किए जाएंगे।	[नई टिप्पणी शामिल की गई है] [जेएनपीटी ने कोई विशिष्ट टिप्पणी दी है]	
		टिप्पणी				
	(i)	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों से 1.25 आकर्षित करेगा।	(i).	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम सामान्य कंटेनर के 1.25 गुना से बढ़ाकर 1.5 गुना किया गया है जोकि प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार है।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रीमियम में प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार है। इसलिए स्वीकार किया जाए।
	(ii).	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान प्रभार आकर्षित करेगा।	(ii).	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.00 गुना आकर्षित करेगा।	[थोड़ा संशोधित किया गया है]	मौजूदा खण्ड बनाये रखा गया है।
	ग	भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर	ग	भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर		
	(v).	31वें दिन और उसके बाद (प्रतिदिन)		टिप्पणी: 30 दिनों के बाद 1 प्रहस्तन प्रभार प्रतिदिन अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।	[प्रस्तावित नई टिप्पणी] जेएनपीटी ने निवेदन किया है कि पृथक प्रशुल्क उन कंटेनरों के लिए वसूल नहीं किया जा सकता	पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजारी ताकतों और पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन



					जो 30 दिनों के बाद सीएफएस में रुकते हैं। इसके अलावा, सीएफएस में उक्त कंटेनरों के लम्बे समय तक रुकने के कारण, इसे कई प्रहस्तन और स्थानांतरण करना होता है और इस प्रकार इसपर अतिरिक्त लागत प्रोद्भूत होगा।	को उपलब्ध लचीलेपन के मददनजर, प्राधिकरण प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त हो सकता है।
		टिप्पणी				
	(ii).	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करेगा।		जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम सामान्य कंटेनर के 1.25 गुना से 1.5 गुना तक बढ़ाया गया है जोकि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रीमियम में प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है। इसलिए स्वीकार किया गया है।
	(iii).	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान आकर्षित करेगा।		रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के 1 गुना आकर्षित करेगा।	<b>थोड़ा संशोधित किया गया है।</b>	मौजूदा खण्ड बनाये रखा गया है।
	ङ	कार्गो भंडारण और विलंबशुल्क	ङ	कार्गो भंडारण और विलंबशुल्क		
		टिप्पणी				
			(ग).	यह प्रशुल्क सीएफएस परिसर के भीतर गतिविधियों के लिए लागू है।	नई टिप्पणियां प्रस्तावित की गई हैं	प्रस्तावित टिप्पणी विसंगति से बचने के लिए निर्धारित की गई दिखाई दी है। इसलिए, अनुमोदित किया गया है।
			(घ).	सुविधा परिसर के बाहर परिवहन तथा लॉजिस्टिक्स से संबंधित कोई प्रभार टीएएमपी दरों से अलग होंगे और बाजार पद्धतियों द्वारा शासित किए जाएंगे।	नई टिप्पणी प्रस्तावित की गई है	प्रस्तावित टिप्पणी विसंगति से बचने के लिए निर्धारित किया देखा गया है। इसके अलावा, इस प्राधिकरण के पास जेएनपीटी-सीएफएस के बाहर गतिविधियां चलाने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु न्यायाधिकार नहीं है। इसलिए, टिप्पणी अनुमोदित की जाए।
	च	<b>सामान्य परिचालन सेवाएं</b>		<b>सामान्य परिचालन सेवाएं</b>		
	(iii)	धुलाई/सफाई के लिए खाली कंटेनर का स्थानांतरण		<b>[हटाया गया है]</b>		संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई के दौरान, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के परिचालक ने बताया था कि कुछ सेवाएं विभिन्न मदों के प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए इकट्ठी की गई हैं। सेवाओं को इकट्ठा किए जाने पर न तो जेएनपीटी ने

						<p>कोई आपत्ति उठाई थी और न ही उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति उठाई गई थी। इकट्ठा किए जाने के कारण, कुछ प्रशुल्क मदों को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>संयुक्त सुनवाई के दौरान जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के परिचालक द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजारी ताकतों और पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए उपलब्ध लचीलेपन के आधार पर, यह प्राधिकरण प्रशुल्क मद के हटाये जाने के प्रस्ताव को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त होगा।</p>
			(viii).	आरएफआईडी प्रभार	<p><b>नया प्रभार</b></p> <p>जेएनपीटी ने बताया है कि एमयूसी प्रभार और एलडीबी प्रभारा टर्मिनल पर लागू होते हैं और सीएफएस पर लागू नहीं होते। सीमाशुल्क कार्गो क्षेत्र विनियम 2009 दिनांक 17 मार्च 2009 खण्ड 5.1—(i)(j) द्वारा जारी केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार सीएफएस के भीतर कंटेनर को ट्रैक करने के लिए एक स्वतंत्र आरएफआईडी मोड्यूल संस्थापित किया गया है। अतः, यह लागत प्रस्तावित प्रशुल्क में सुविचारित की जानी है।</p>	<p>पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजारी ताकतों और पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन को उपलब्ध लचीलेपन के मद्दनजर, प्राधिकरण आरएफआईडी के लिए प्रस्तावित प्रभार अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त हो सकता है।</p>
		<b>निर्यात परिचालन</b>		<b>निर्यात परिचालन</b>		
	2	<b>निर्यात कंटेनरों की पुनर्गणना</b>		<b>निर्यात कंटेनरों की पुनर्गणना</b>		
		<b>टिप्पणी:</b>		<b>टिप्पणी:</b>		
	क).	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करेगा।		जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम सामान्य कंटेनर के 1.25 गुना से 1.5 गुना तक बढ़ाया गया है जोकि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रीमियम में प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है। इसलिए स्वीकार किया गया है।

	ख)	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान आकर्षित करेगा।		रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के 1 गुना आकर्षित करेगा।	<b>थोड़ा संशोधित किया गया है।</b>	मौजूदा खण्ड बनाये रखा गया है।
	<b>छ</b>	<b>भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर</b>		<b>भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर</b>		
		टिप्पणी:		टिप्पणी:		
	<b>2</b>	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करेगा।		जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का <b>1.50</b> गुना आकर्षित करेगा।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम सामान्य कंटेनर के 1.25 गुना से 1.5 गुना तक बढ़ाया गया है जोकि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रीमियम में प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है। इसलिए स्वीकार किया गया है।
	<b>3</b>	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के 1.5 गुना आकर्षित करेगा।		रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के 1 गुना आकर्षित करेगा।	<b>थोड़ा संशोधित किया गया है।</b>	मौजूदा खण्ड बनाये रखा गया है।
		<b>बफर यार्ड परिचालन</b>		<b>बफर यार्ड परिचालन</b>		
		<b>फैक्टरी में भरे गए कंटेनरों का प्रहस्तन</b>		<b>फैक्टरी में भरे गए कंटेनरों का प्रहस्तन</b>		
		टिप्पणी:				
	क)	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करेगा।		जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम सामान्य कंटेनर के 1.25 गुना से 1.5 गुना तक बढ़ाया गया है जोकि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है।	जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रीमियम में प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार है। इसलिए स्वीकार किया गया है।
	ख)	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान आकर्षित करेगा।		रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के 1.00 गुना आकर्षित करेगा।	<b>थोड़ा संशोधित किया गया है।</b>	मौजूदा खण्ड बनाये रखा गया है।
		<b>अतिरिक्त प्रभार:</b> लो बैड व्हीकल पर फैक्टरी में भरे गए कंटेनर का आवागमन।		<b>[हटाया गया है]</b>		<b>इस संबंध में पत्तन के न्यायनिर्णय पर विश्वास किया गया है।</b>
	<b>ग</b>	<b>भूमि किराया – खाली कंटेनर</b>		<b>भूमि किराया – खाली कंटेनर</b>		--
				<b>अतिरिक्त सेवा प्रभार: उपर्युक्त से इतर अतिरिक्त सेवाएं निर्यात प्रशुल्क के अनुसार वसूल की जाएंगी।</b>	<b>नई टिप्पणी</b>	

**अनुबंध-III****जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के कंटेनर फ्रेट स्टेशन तथा बफर यार्ड के लिए दरमान****प्रस्तावित दरमान के लिए शर्तें****परिभाषाएँ**

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ शामिल होंगी:

- (i) **“प्रशीतन कंटेनर”** अर्थात् अपेक्षित तापमान व्यवस्थित करने के लिए बिजली आपूर्ति हेतु प्रावधान के साथ नाशवान सामानों की दुलाई के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (ii) **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल शामिल होता है।
- (iii) **“निःशुल्क अवधि”** का अर्थ वह अवधि होगी जिस दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराया प्रभारों से मुक्त भंडारण की अनुमति प्रदान की जाएगी और इस अवधि में रविवार, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और सीएफएस के गैर-परिचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (iv) **“अति आयामीय कंटेनर”** अर्थात् एक कंटेनर जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से परे और स्लिंगों, शेकलों, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष डिवाइसों की जरूरत के साथ अतिआयामीय कार्गो की दुलाई। उनमें नष्ट हुए कंटेनर (उन बॉक्सों सहित जिनमें कोनों संबंधी समस्या होती है) और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, उन्हें भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (v) **“विलंबशुल्क”** दरमान में यथा-विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद सीएफएस परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे।
- (vi) **“पूर्ण कंटेनर भार”** (एफसीएल) अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसमें पोत में विनिहित एक परेषिती से संबंधित कार्गो शामिल होता है।
- (vii) **“कंटेनर भार से कम”** (एलसीएल) अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसमें पोत में विनिहित एक परेषिती से अधिक से संबंधित कार्गो शामिल होता है।
- (viii) **“कंटेनर फ्रेट स्टेशन”** (सीएफएस) अर्थात् गाँव सोनारी, नवी मुंबई-400707 में स्थित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास का कंटेनर फ्रेट स्टेशन होगा।
- (ix) **“बफर यार्ड”** (बीवाई) अर्थात् गाँव सोनारी, नवी मुंबई-400707 में स्थित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास का बफर यार्ड होगा।
- (x) **“टीईयू”** अर्थात् बीस समकक्ष इकाईयाँ – आईएसओ कंटेनर के लिए शब्दावली।
- (xi) **“बैक टू टारुन कार्गो”** का अर्थ ऐसे कार्गो से होगा जो निर्यात के लिए सीएफएस में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टारुन में ले जाया जाता है।

**सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- i. 20 फीट तक और उससे कम लंबाई वाले कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में गिनती किए जाएंगे।
- ii. 20' लंबाई से अधिक और 40' लंबाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- iii. 20' लंबाई से अधिक और 40' लंबाई तक के कंटेनरों के लिए भंडारण/भूमि किराया प्रभार 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होंगे।
- iv. 40' लंबाई से अधिक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होंगे।
- v. 40' लंबाई से अधिक के कंटेनरों के लिए भंडारण/भूमि किराया प्रभार 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 300 प्रतिशत होंगे।
- vi. प्रहस्तन के लिए विशेष डिवाइसों अथवा स्लिंगों की अपेक्षा वाले मानक आकार से इतर के कंटेनरों से 20' लंबाई तक के कंटेनरों के लिए लागू दर से दोगुनी वसूल किए जाएंगे। ऐसे कंटेनरों में नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किन्हीं अन्य प्रभार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- vii. जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।
- viii. “निःशुल्क समय” कंटेनर के पत्तन कंटेनर यार्ड से सीएफएस में पहुंचने के बाद से शुरू होगा।
- ix. सीएफएस सुनिश्चित करेगा कि कंटेनर भूमि टियर पर उपलब्ध हो जब आयातक अपने परेषण की निकासी के लिए पहुंचता है। परेषित तब तक भूमि किराये का भुगतान नहीं करेगा जब तक कि कंटेनर उतारा और निकासित नहीं किया जाता है।
- x. **विलंबित भुगतानों/वापिसियों पर ब्याज:**  
उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा और सीएफएस विलंबित वापिसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर 15 प्रतिशत होगी और सीएफएस तथा पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।

उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध ऐसी स्थिति में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा-विनिर्दिष्ट सीएफएस संपत्तियों की सेवाओं/उपयोग को प्राप्त करने पहले और/अथवा प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित अनुसार किया जाता है।

सीएफएस द्वारा वापिसियों में विलंब सेवाओं के समाप्त होने की तारीख से 20 दिनों के बाद अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने पर, जो भी बाद में हो, से गिनती किया जाएगा।

- xi.** (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी तरह, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। सीएफएस, यदि यह ऐसा चाहें तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट की अनुमति दे सकता है।
- (ख). सीएफएस, यदि यह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होती हैं।
- (ग) सीएफएस ऐसी निम्नतर की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण को अधिसूचित करेगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- xii.** परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित में सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अधीन वसूल किए जाएंगे—
- (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग का पत्र जारी नहीं करने का निर्णय करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है,
- (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगी और इसे वापिस लिया जाएगा अथवा इसे सीएफएस से हटा दिया जाएगा; और
- (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी सीएफएस प्रभार अदा करेगी।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताओं का ध्यान रखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा।
- विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो के खाली करने हेतु शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां किए जाने के समय तक वसूली जारी रहेगी।
- (iv) जहां सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर अभिगृहीत/कब्जे में लिया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भूमि किराया/भंडारण प्रभार कार्गो का सीमाशुल्क आदेश जारी किए जाने के दिन से समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताओं का पालन करना होगा तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत का वहन करना होगा। अन्यथा, लाइन/परेषिती द्वारा अधिगृहीत/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में हटाना होगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाये जाने के दिन से लागू होना बन्द हो जाएगा।
- xiii.** उपयोक्ताओं को सीएफएस पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभारों की अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- xiv.** भूमि किराया/भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान सीएफएस तब अपने पर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किया जाता है।
- xv.** प्रहस्तन और परिवहन परिचालनों (निर्यात परिचालनों) में कार्गो की चोकिंग तथा लैशिंग के लिए लेबर का प्रावधान शामिल होगा।
- xvi.** यथा लागू माल एवं सेवा कर (जीएसटी) अतिरिक्त वसूल किया जाएगा जहां कहीं लागू होगा।
- xvii.** वार्षिक सूचकांकन:
- (क). एसओआर प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांकन 1 मई 2022 से होगा बशर्ते सीएफएस/बीवाई परिचालक को नीचे निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करते रहना होगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं किया जाएगा।
- (ख). जेएनपीटी को संबद्ध उपयोक्ताओं एवं प्राधिकरण को केलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसंबर अवधि के लिए प्रतिवर्ष सीएफएस/बीवाई परिचालक द्वारा अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करेगा। यदि प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं

किए जाते हैं तो पत्तन प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर स्वतः ही सूचकांकित करेगा और सूचकांकित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू करेगा। सीएफएस/बीवाई परिचालक द्वारा वसूल किया जाने वाला सूचकांकित एसओआर पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।

**xviii. कार्यनिष्पादन मानक:**

(क). आयात आवागमन: आयात कंटेनर सीएफएस को डिलीवरी के लिए टर्मिनल द्वारा उपलब्ध करवाए गए कंटेनर के 72 घंटे के भीतर पत्तन के बाहर ले जाया जाएगा। आयात आवागमन कार्यनिष्पादन निम्नलिखित शर्तों के अधीन नहीं किया जाएगा:

- यदि ट्रेलर परिचालक एसोसिएशन द्वारा यथा अधिसूचित क्षेत्र में भीड़ होती है।
- यदि पत्तन/टर्मिनल कंटेनर की डिलीवरी करने में असमर्थ हो।
- त्रुटिपूर्ण प्रलेखीकरण अथवा अन्य कमी जो सीएफएस के नियंत्रणाधीन नहीं है।
- पत्तन, टर्मिनल, सीमाशुल्क, पुलिस आदि जैसे प्राधिकारियों के कारण कोई प्रतिबंध जो कंटेनर को हटाये जाने से रोकता है।
- यदि शिपिंग लाइन/परेषिती कार्य आदेश के बारे में सीएफएस को सूचित नहीं करता है।

(ख). निर्यात आवागमन: निर्यात कंटेनर निम्नलिखित के पूरा होने के 24 घंटों के भीतर पत्तन/टर्मिनल गेटों को छोड़ देंगे:

- सभी निर्यात प्रलेखीकरण।
- सीमाशुल्क एलईटी की उपलब्धता।
- सीएफएस को सभी भुगतानों का पूर्ण होना।

निर्यात आवागमन कार्यनिष्पादन निम्नलिखित शर्तों के अधीन पूरा नहीं किया जाएगा:

- यदि ट्रेलर परिचालक एसोसिएशन द्वारा यथा अधिसूचित क्षेत्र में भीड़ होती है।
- उपयुक्त प्रलेखीकरण, सभी प्रकार से पूर्ण, कट-ऑफ से 24 घंटे पहले सीएफएस को प्रस्तुत किया जाता है।
- पत्तन, टर्मिनल, सीमाशुल्क, पुलिस आदि जैसे प्राधिकारियों के कारण कोई प्रतिबंध जो कंटेनर को हटाये जाने से रोकता है।

**आयात परिचालन**

क्र.सं.	सेवा विवरण	20' (रु.)	40' (रु.)
क	सीएफएस में प्रहस्तन सेवाएं		
	(I) सीएफएस में ट्रेलर से आयात कंटेनर एफडीएस डिलीवरी (लदे हुए डिलीवरी), सर्वेक्षण के लिए कंटेनर रखना, भारतोलन के लिए कंटेनर स्थानांतरण, आयात स्टेकिंग यार्ड को कंटेनर स्थानांतरण, सीमाशुल्क जांच क्षेत्र को कंटेनर स्थानांतरण। कंटेनर जांच के लिए सील खोलना।	5565	8348
	(II) सीएफएस में ट्रेलर से आयात कंटेनर एफडीएस डिलीवरी (लदे हुए डिलीवरी), सर्वेक्षण के लिए कंटेनर रखना, भारतोलन के लिए कंटेनर स्थानांतरण, आयात स्टेकिंग यार्ड को कंटेनर स्थानांतरण, सीमाशुल्क जांच क्षेत्र को कंटेनर स्थानांतरण। कंटेनर जांच के लिए सील खोलना, खाली करने के लिए लेबर व्यवस्था, धुलाई तथा सफाई के लिए सीएफएस परिसर के भीतर खाली करने के बाद खाली कंटेनर का स्थानांतरण।	6671	6671
टिप्पणी	(i) जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।		
	(ii) प्रशीतन कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान प्रभार आकर्षित करेगा।		
	(iii) एफआर/ओटी/ओडीसी कंटेनर सामान्य का 2 गुना आकर्षित करेगा।		
	(iv) 45 फीट कंटेनर एच एंड टी 20' सामान्य कंटेनर से 2 गुना अधिक है		

क्र.सं.	सेवा विवरण	20' (रु.)	40' (रु.)
<b>ख</b>	<b>सीमाशुल्क जांच</b>		
	सीमाशुल्क जांच के लिए परेषिती के अनुरोध के अनुसार किया गया कार्गो का खाली करना और पुनः भरना		
	(क) सीमाशुल्क जांच और खाली करना 5 प्रतिशत तक	385	580
	(ख) सीमाशुल्क जांच और खाली करना 5 प्रतिशत से अधिक और 25 प्रतिशत से कम	555	835
	(ग) सीमाशुल्क जांच और खाली करना 25 प्रतिशत से अधिक	1685	2530
	<b>टिप्पणी: खाली करने के लिए लेबर प्रभार 138/मी.ट. की दर से वसूल किए जाएंगे</b>		
<b>ग</b>	<b>भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर</b>		
	(i) पहले से 3रें दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii) 4थें से 7वें दिन (प्रतिदिन)	300	600
	(iii) 8वें से 15वें (प्रतिदिन)	600	1200
	(iv) 16वें से 30वें दिन (प्रतिदिन)	900	1800
	<b>टिप्पणी: 30 दिनों के बाद 1 ग्रहस्तन प्रभार प्रतिदिन अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।</b>		
	(i) 45' लंबाई के लिए भूमि किराया 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 300 प्रतिशत होगा।		
	(ii) जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.5 गुना आकर्षित करेगा।		
	(iii) प्रशीतन कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान प्रभार आकर्षित करेगा।		
	(iv) एफआर/ओटी/ओडीसी कंटेनर सामान्य प्रभारों का 2 गुना आकर्षित करेगा।		
<b>घ</b>	<b>भूमि किराया – खाली कंटेनर</b>		
	(i) पहले से 15वें दिन (प्रतिदिन)	50	100
	(ii) 16वें दिन से आगे (प्रतिदिन)	100	200
<b>ङ</b>	<b>कार्गो भंडारण और विलंबशुल्क</b>		
	(i) खाली किए जाने की तारीख से प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	
	(ii) 1 सप्ताह से 4 सप्ताह (निःशुल्क अवधि के बाद)	124 वर्ग मी. प्रति सप्ताह	
	(iii) 5वें सप्ताह से आगे	187 वर्ग मी. प्रति सप्ताह	
	<b>टिप्पणी:</b>		
	(क) स्थान का उपयोग ग्रीड क्षेत्र आधार पर परिकलित किया जाएगा। प्रत्येक ग्रीड में 6.25 वर्ग मी. है। उपयोग के लिए भी, देय विलंबशुल्क पूर्ण ग्रीड के लिए होगा क्योंकि महासागर द्वारा आच्छादित कार्गो को उपयोग किए गए स्थान की गणना के प्रयोजन के लिए एक परेषण के रूप में माना जाएगा।		
	(ख) भंडारण के 4 सप्ताह के बाद, निःशुल्क अवधि के बाद, अनिकासित कार्गो पर पांचवे सप्ताह से आगे के बाद कंटेनर आगमन की प्रारंभिक तारीख से परेषण पर भंडारण का 50 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किया		

क्र.सं.	सेवा विवरण		20' (रु.)	40' (रु.)
		जाएगा।		
	(ग)	यह प्रशुल्क सीएफएस परिसर के भीतर मौजूद गतिविधियों पर लागू है।		
	(घ)	सुविधा परिसर के बाहर परिवहन तथा लॉजिस्टिक्स से संबंधित कोई प्रभार टीएमपी दरों से एक्सक्यूसिव होगी और बाजार पद्धतियों द्वारा शासित की जाएगी।		
च	सामान्य परिचालन सेवाएं			
	(i)	लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट ऑफ लदे हुए कंटेनर	315	475
	(ii)	लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ खाली कंटेनर	140	210
	(iii)	भारतोलन – लदा हुआ कंटेनर	1304	1955
	(iv)	कंटेनर डिलीवरी के लिए उतारना	521	782
	(v)	सर्वेक्षण और ईआईआर प्रभार प्रत्येक	240	360
	(vi)	डेमेज कंटेनर सर्वेक्षण प्रभार	245	368
	(vii)	प्रलेखीकरण प्रभार	300	450
	(viii)	आरएफआईडी प्रभार	250	375
छ	अन्य प्रभार			
	(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	136 प्रति मी.ट.	
	(ii)	बीमा प्रभार (प्रति सप्ताह)	मूल्य+शुल्क पर 18.00 पैसे प्रति रु. 1,000/-	
	(iii)	ताला लगाना प्रभार	50	
	(iv)	रीफर प्लगिंग/अनुवीक्षण प्रभार	287 प्रति टीईयू चार घंटों के लिए	
ज	बंधक भंडारगृह			
	भंडारण और विलंबशुल्क प्रभार			
	(i)	1 सप्ताह से 4 सप्ताह (निःशुल्क अवधि के बाद)	124 प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	
	(ii)	5वें सप्ताह से आगे	187 वर्ग मी. प्रति सप्ताह	
	बीमा प्रभार (प्रति सप्ताह)		मूल्य+शुल्क पर 18.00 पैसे प्रति रु. 1,000/-	
टिप्पणी: विधि के अनुसार जहां कहीं जीएसटी लागू होगा वहां अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।				

## निर्यात परिचालन

क्र.सं.	सेवा विवरण	दरें रु. में
<b>क</b>	<b>कार्टिंग प्रभार/कार्गो प्रहस्तन प्रभार</b>	
<b>1</b>	देय इन्वेन्ट्रीराइजेशन के बाद निर्यात इकाई/खुला यार्ड में पार्टी के रोड वाहनों के माउथ से निर्यात कार्गो की उतराई और भंडारण प्वाइंट/यार्ड पर स्टेकिंग (वाराई	



		प्रभार अतिरिक्त)		
		- लेबर का उपयोग करते हुए	75	प्रति मी.ट.
		- उपस्कर का उपयोग करते हुए	90	प्रति मी.ट.
<b>ख</b>	<b>निर्यात कार्गो का प्रहस्तन</b>		<b>20'</b>	<b>40'</b>
	1	भरण के लिए खाली कंटेनर रखना, लेबर उपलब्ध करवाना और कार्गो भरण	4,500.00	6,750.00
	2	<b>निर्यात कंटेनरों की पुनर्गणना</b>		
		भरे हुए कंटेनरों से पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेने के लिए लेबर/उपस्कर उपलब्ध करवाना, सीमाशुल्क जांच, यदि अपेक्षित हो, के लिए पैकिंग/पैकिंग खोलना, पुनःभरण	5,000.00	7,500.00
<b>टिप्पणी:</b>				
	क)	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.5 गुना आकर्षित करेगा।		
	ख)	प्रशीतन कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान प्रभार आकर्षित करेगा।		
	ग)	एफआर/ओटी/ओडीसी कंटेनर सामान्य प्रभारों का 2 गुना आकर्षित करेगा।		
<b>ग</b>	<b>कार्गो भंडारण और आरक्षण</b>			
	1	सीएफएस में कार्गो आगमन की तारीख से पहले 7 दिन	शून्य	
	2	पहले सप्ताह से 4थें सप्ताह (निःशुल्क अवधि के बाद)	87	प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह
	3	5वें सप्ताह से आगे	131	प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह
	4	आरक्षण प्रभार (400 वर्ग मी. और अधिक के लिए)	131	प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह
<b>टिप्पणी:</b>				
	क)	न्यूनतम भंडारण प्रभार 5 वर्ग मी. और उसके गुणकों हेतु लिए जाएंगे।		
	ख)	यदि क्षेत्र सामान्य स्थान में कार्गो के लिए उपयोग किया जाता है और यदि कार्गो को इसकी प्राप्ति से सात दिनों की निःशुल्क अवधि के भीतर भरा नहीं जाता है तो कार्गो को भरण के लिए लिए जाने से पहले पार्टी द्वारा प्रभारों की अदायगी की जाएगी। .		
	ग)	निःशुल्क समय सम्पूर्ण कार्गो की वास्तविक तारीख/तारीखों पर ध्यान दिए बिना शिपिंग बिल विशेष के सापेक्ष कार्टिंग की पहली तारीख से होगा।		

	घ)	निःशुल्क सात दिन स्वीकृत किए जाने के बाद, यदि कार्गो को इसकी प्राप्ति के चार सप्ताहों के भीतर भरा नहीं जाता है तो भंडार भाड़े के 50 प्रतिशत की दर से विलंबशुल्क पांचवे सप्ताह से आगे अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।		
	ङ)	स्थान का आरक्षण तीन माह के लिए अग्रिम भुगतान पर तीन महीनों की न्यूनतम अवधि के लिए दिया जाएगा और यदि पार्टी आरक्षण वापिस लेना चाहती है तो आरक्षण रद्द करने के लिए एक माह का नोटिस दिया जाएगा। त्रैमासिक आधार पर किए गए अग्रिम भुगतान पर विस्तार दिया जाएगा।		
घ	सामान्य परिचालन सेवाएं			
	1	लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ – लदा हुआ कंटेनर	300.00	450.00
	2	लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ – खाली कंटेनर सभी प्रकार	120.00	180.00
	3	भरण के लिए खाली कंटेनर स्थानांतरण – प्रति फेरा	315.00	475.00
	4	खाली कंटेनर के सफाई प्रभार	40.00	60.00
	5	सीएलपी और बॉटल सील प्रभार	125.00	187.50
	6	सर्वेक्षण और ईआईआर प्रभार	240.00	360.00
	7	चार घंटों के लिए प्रशीतन कंटेनर प्लगिंग प्रभार	287 प्रति टीईयू/चार घंटे	
	8	सीएफएस के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक कार्गो स्थानांतरण	136 प्रति वर्ग मी.	
	9	पार्टी के वाहन पर “नगर वापिसी कार्गो” लदाई	136 प्रति वर्ग मी.	
ङ	अन्य प्रभार			
	1	लेबर द्वारा कार्गो प्रहस्तन प्रभार	75 प्रति मी.ट.	
	2	उपस्कर द्वारा कार्गो प्रहस्तन प्रभार	90 प्रति मी.ट.	
	3	बीमा प्रभार (बीटीटी कार्गो के लिए – प्रति सप्ताह)	पैसे 18.00 प्रति रु. 1000/— एफओबी मूल्य	
च	भूमि किराया – खाली कंटेनर			
	1	पहले से 15वें दिन (प्रतिदिन)		

			50.00	100.00
	2	16वें दिन से आगे (प्रतिदिन)	100.00	200.00
छ	भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर			
	1	पहले से 7वें दिन (प्रतिदिन)	निःशुल्क	निःशुल्क
	2	8वें से 15वें दिन (प्रतिदिन)	400.00	800.00
	3	16वें से 30वें दिन (प्रतिदिन)	800.00	1,600.00
	4	31वें दिन और आगे (प्रतिदिन)	1,200.00	2,400.00
	टिप्पणी:			
	1	40' लंबाई से अधिक के कंटेनरों के लिए भूमि किराया 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 300 प्रतिशत होगा।		
	2	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।		
	3	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान प्रभार आकर्षित करेगा।		
	4	एफआर/ओटी/ओडीसी कंटेनर सामान्य प्रभारों का 2 गुना आकर्षित करेगा।		
टिप्पणी: विधि के अनुसार जहां कहीं जीएसटी लागू होगा वह अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।				

## बफर यार्ड परिचालन

क्र.सं.	सेवा विवरण		20' (रु.)	40' (रु.)
क	फैक्टरी भरे हुए कंटेनरों का प्रहस्तन			
	1	निर्यात कंटेनर – फैक्टरी भरे गए बफर आवागमन बीवाई में फैक्टरी में भरे गए कंटेनर की प्राप्ति। पार्टी के वाहन से उतराई, स्टेकिंग, वस्तुसूची तैयार करना, सीएफएस वाहन पर लिफ्ट ऑन	4,150.00	6,225.00
	2	लदे हुए कंटेनरों का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	315.00	475.00
	3	खाली कंटेनरों का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	140.00	210.00
	टिप्पणी:			
	क)	जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य प्रभारों का 1.50 गुना आकर्षित करेगा।		

	ख)	रीफर कंटेनर सामान्य प्रभारों के समान प्रभार आकर्षित करेगा।		
	ग)	एफआर/ओटी/ओडीसी कंटेनर सामान्य प्रभारों का 2 गुना आकर्षित करेगा।		
टिप्पणी: 45 फीट कंटेनर प्रहस्तन एवं स्थानांतरण 20' सामान्य कंटेनर का दोगुना है				
ख	भूमि किराया – लदे हुए कंटेनर			
	1	पहले से 3रे दिन (प्रतिदिन)	-	-
	2	4थे से 7वें दिन (प्रतिदिन)	250.00	500.00
	3	8वें से 15वें दिन (प्रतिदिन)	500.00	1,000.00
	4	16वें से 30वें दिन (प्रतिदिन)	1,000.00	2,000.00
	5	31वें दिन और उसके बाद (प्रतिदिन)	1,000.00	2,000.00
टिप्पणी: 45 फीट कंटेनर भूमि किराया 20' सामान्य कंटेनर से 300 गुना अधिक है।				
ग	भूमि किराया – खाली कंटेनर			
	1	पहले से 15वें दिन (प्रतिदिन)	50.00	100.00
	2	16वें दिन से आगे (प्रतिदिन)	150.00	300.00
घ	अतिरिक्त सेवा प्रभार: उपर्युक्त से इतर अतिरिक्त सेवाएं निर्यात प्रशुल्क के अनुसार प्रभारित किए जाएंगे।			
टिप्पणी: विधि के अनुसार जहां कहीं जीएसटी लागू होगा वहां अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।				

\*\*\*\*\*

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 25th May, 2021

**No. TAMP/18/2020- JNPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) seeking approval for review of tariff for the services rendered at the JNPT Container Freight Station (CFS)/ Buffer Yard (BY), as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/18/2020 – JNPT**

**The Jawaharlal Nehru Port Trust**

- - -

**Applicant****QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

**O R D E R**(Passed on this 13<sup>th</sup> day of May 2021)

This case relates to a proposal dated 26 May 2020 received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) seeking approval for review of tariff for the services rendered at the JNPT Container Freight Station (CFS)/ Buffer Yard (BY).

2.1. It may be recalled that the tariff for the services rendered at the JNPT CFS/ BY was last approved by this Authority vide Order no. TAMP/69/2015-JNPT dated 4 November 2016 following Tariff Policy, 2015 read with Working guidelines to operationalise the Tariff Policy 2015. The said Order had prescribed a tariff validity upto 31 March 2019.

2.2. Since, no proposal was received from JNPT for review of the tariff at the JNPT CFS/ BY even after the expiry of the tariff validity period, the JNPT was requested vide letter no. TAMP/69/2015-JNPT dated 26 August 2019 to file its proposal for review of the tariff at the JNPT CFS/ BY, following the stipulations contained in the Tariff Policy, 2018. Tariff Policy, 2018 was in succession to Tariff Policy, 2015.

2.3. In this backdrop, the JNPT under cover of its letter no. JNP/Fin/FA/Tariff/SML/2020/69 dated 26 May 2020 has filed a proposal based on Tariff Policy, 2018 read alongwith the Working Guidelines to operationalise Tariff Policy, 2018, along with relevant enclosures seeking approval for revision of tariff for the services rendered at the JNPT Container Freight Station (CFS)/ Buffer Yard (BY) as forwarded by Speedy Multimodes Limited (SML), which is presently operating and managing the Container Freight Station (CFS)/ Buffer Yard (BY).

3.1. The main points made by JNPT in its letter dated 26 May 2020 are as follows:

- (i) The ARR has been calculated by M/s. SML under policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018. The expenditure figures are certified by the Auditor of SML.
- (ii) As per Form 3, M/s. SML has proposed to levy new charges for (i) RFID (ii). Loaded Container Ground Rent- for first three days. In this regard, TAMP is requested to review the same as per the applicable Tariff Guidelines.
- (iii) In Form 3, the activity-wise percentage increase of proposed tariff over the existing tariff has been recalculated and furnished.

3.2. In view of the above, JNPT has requested this Authority to process the proposal after due diligence, as the arrangement with M/s. SML is an Operation & Management contract and not a BOT contract.

3.3. The JNPT has furnished requisite documents viz. Highlights of the Proposal, Form 1 - Computation of Annual Revenue Requirement (ARR), Form 2 - Working relating Management and General Overheads, Form 3 - Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates, Form 4 - Computation of Working Capital, Form 5 - Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities and Proposed Scale of Rates. The JNPT has also forwarded the copy the Audited Annual Accounts of SML for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19.

3.4. The computation of Annual Revenue Requirement (ARR) has been furnished in Form 1. The ARR computation as furnished by JNPT is tabulated below:

Sl. No.	Description	Y1 (2016-17)	Y2 (2017-18)	Y3 (2018-19)
		₹,		
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i)	Operating Expenses	818,080,075	802,718,800	853,615,711
(ii)	Depreciation	25,161,995	26,808,593	31,318,340
(iii)	Management & General Overheads	97,017,792	68,925,424	38,110,462
(iv)	Finance & Miscellaneous Expenses	26,501,263	25,801,652	30,145,334
	<b>Sub Total 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)</b>	<b>966,761,125</b>	<b>924,254,469</b>	<b>953,189,847</b>
(2)	<b>Less Adjustments:</b>			
(i)	<b>Estate related expenses</b>			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Management & Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	<b>Sub Total 2 (i) = (a)+(b)+(c)+(d)</b>			
(ii)	<b>Interest on loans</b>	<b>21,537,921</b>	<b>23,138,918</b>	<b>25,782,816</b>
(iii)	<b>2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of Wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Exgratia Payment, etc. (list out each of the items)</b>			
	(a). Arrears of Wages	-	895,313	-
	(b).			
	(c).			
	<b>Sub Total 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>	<b>-</b>	<b>895,313</b>	<b>-</b>
(iv)	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Fund like pension fund, gratuity fund, and leave encashment fund</b>	<b>-</b>	<b>35,793</b>	<b>-</b>
(v)	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
(vi)	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.</b>			
	(a) Operating Expenses	-	-	-
	(b) Depreciation	-	-	-
	(c) Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d) Allocated FME	-	-	-
	<b>Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)</b>	<b>21,537,921</b>	<b>24,070,023</b>	<b>25,782,816</b>
(3)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1-2 )</b>	<b>945,223,204</b>	<b>900,184,445</b>	<b>927,407,031</b>
(4)	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>	<b>924,271,560</b>		
(5)	<b>Capital Employed</b>			

	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2019 (As per Audited Annual Accounts)	-	-	-
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2019 (As per Audited Annual Accounts)	-	-	221,299,565
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2019 as per Audited Annual Accounts.	-	-	-
	(iv) Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2019 as per Audited Accounts.	-	-	-
	(v) Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2019 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.	-	-	-
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a) Inventory	-	-	-
	(b) Sundry Debtors	-	-	-
	(c) Cash	-	-	71,134,643
	<b>(d). Sum of (a)+(b)+(c )</b>	-	-	<b>71,134,643</b>
	<b>(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]</b>	-	-	<b>292,434,208</b>
(6)	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)</b>	-	-	<b>46,789,473</b>
(7)	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [ (4)+(6) ]</b>	-	-	<b>971,061,033</b>
(8)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20</b>			<b>3.85%</b>
(9)	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>			<b>1,008,446,883</b>
(10)	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sr. No. 9 above</b>			<b>1,016,072,153</b>

3.5. The JNPT has furnished in Form-3, the working of revenue estimation at the proposed level of tariff for the actual traffic handled by the CFS operator (Speedy Multimodes Limited) during the years 2018-19. As per the said form, the total revenue estimation is ₹. 10,160.72 lakhs. Revenue estimation is seen to be more than the ARR by around 0.75%.

3.6. Vide the proposal, an increase ranging from 10% to 130% has been sought in some tariff items and in some tariff items reduction in rates has also been proposed. The JNPT has also proposed changes in some conditionalities.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the JNPT proposal has been forwarded to SML as well as the concerned users/ user organizations vide email dated 2 June 2020, seeking their comments. None of the users/ user organizations have given any comments till the case was finalized.

5. In view of the outbreak of Covid-19 and in pursuance of the then Ministry of Shipping letter no. 11053/30/2020- Coord dated 16 April 2020, a joint hearing in this case was held on 14 July 2020 through Video Conferencing. At the joint hearing, the JNPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions.

6.1. On a preliminary scrutiny of the proposal filed by the JNPT, additional information/ clarification was sought from JNPT vide email dated 06 August 2020. After reminders dated 1 October 2020, 25 November 2020 and 6 January 2021, the JNPT has responded vide its letter dated 1 March 2021. The information sought and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought	Response of JNPT																																																
<b>1.</b>	<b>General:</b>																																																	
(i)	While forwarding the proposal under cover of its letter dated 26 May 2020, the JNPT has stated, inter alia, that it is “forwarding” the tariff revision proposal as submitted by M/s. Speedy Multimodes Limited (SML) to us for scrutiny and disposal. As per clause 6 of the Working Guidelines read with Clause 8 of the Tariff policy, 2018, proposal should be initiated by the JNPT. Therefore, JNPT to categorically state that the proposal dated 26 May 2020 filed by the JNPT is the proposal of the Port Trust.	The proposal dated 26.05.2020 filed by the JNPT, is the proposal of the Port Trust.																																																
(ii)	As per Clause 2.1 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2018, the Port Trust has to assess the Annual Revenue Requirement (ARR). As per clauses 2.7, 2.8 and 2.9 of the Working Guidelines, the Port Trust has to draw the SOR within the ceiling of indexed Annual Revenue Requirement. In the case in reference, the Forms 1 to 4 submitted by the JNPT is seen to have been formulated by the CFS operator at JNPT viz., Speedy Multimodes Limited (SML) and not the Port, as the Forms are not seen to have been authenticated by the JNPT. The Forms 1 to 4 forming part of proposal requires authentication by the JNPT official as stipulated in the Guidelines along with its specific remarks on each of the Forms. Accordingly, JNPT to authenticate all the forms attached to the proposal duly giving its specific remarks on each of the forms.	All the forms viz. I to IV are now authenticated by JNPT.																																																
<b>2.</b>	<b>Average Annual Revenue Requirements (ARR)</b>																																																	
(i)	As seen from the details furnished in the statement of expenditure as per Annual Accounts (Note 1) and reconciliation statement of grouping of expenditure shown in Note 1 and grouping of expenditure as per Audited Annual Accounts (Annexure 1 of Chartered Accountant letter dated 26 February 2020), the following expenditure heads as per Audited Annual Accounts are regrouped to arrive at the operating expenditure for computation of Average Annual Revenue Requirement;.																																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Expenditure Heads as per Audited Annual Accounts</th><th>Expenditure Regrouped for arriving at Operating Expenditure for computation of ARR.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>A.</b></td><td><b>JNPT Operating Expenses.</b></td><td></td></tr> <tr> <td>(i)</td><td>Lease Rent &amp; Royalty Charges</td><td>a. Lease Rentals b. Royalty</td></tr> <tr> <td>(ii)</td><td>Electricity Charges</td><td>Electricity Charges</td></tr> <tr> <td>(iii)</td><td>Custom Expenses</td><td>Custom Expenses</td></tr> <tr> <td><b>B.</b></td><td><b>Equipment Running Expenses.</b></td><td></td></tr> <tr> <td>(iv)</td><td>a. Container Handling Charges, b. Custom Bottom Seals c. Rent Expenses d. Auction Container Expenses.</td><td>a. Fuel, b. Repair &amp; Maintenance, c. RTO, d. Hire charges e. Container Handling Charges.</td></tr> <tr> <td>(v)</td><td>Port Handling Charges</td><td>Port Expenses Reimbursement</td></tr> <tr> <td><b>C.</b></td><td><b>Employees cost</b></td><td></td></tr> <tr> <td>(vi)</td><td>a. Salaries, Wages and Bonus b. Leave Encashment Expenses.</td><td>Salaries and allowances.</td></tr> <tr> <td>(vii)</td><td>Director Remuneration.</td><td>Director Remuneration</td></tr> <tr> <td>(viii)</td><td>Contribution to Provident Funds and Gratuity Expenses.</td><td>Contribution to Provident fund and Other Funds.</td></tr> <tr> <td>ix)</td><td>Staff Welfare Expenses</td><td>Staff Welfare Expenses.</td></tr> <tr> <td><b>D.</b></td><td><b>Total Operating Expenses (A + B + C)</b></td><td></td></tr> <tr> <td><b>E.</b></td><td><b>Less : Expenses related to Transportation</b></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(a) <b>Equipment Running Expenses</b> - Fuel Expenses - Repairs and Maintenance  - RTO Tax - Container Handling Charges - Trailer Hire Charges (b) <b>Employee Cost</b> - Salaries, Wages and allowances - Contribution to Provident fund and Other Funds</td><td></td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Expenditure Heads as per Audited Annual Accounts	Expenditure Regrouped for arriving at Operating Expenditure for computation of ARR.	<b>A.</b>	<b>JNPT Operating Expenses.</b>		(i)	Lease Rent & Royalty Charges	a. Lease Rentals b. Royalty	(ii)	Electricity Charges	Electricity Charges	(iii)	Custom Expenses	Custom Expenses	<b>B.</b>	<b>Equipment Running Expenses.</b>		(iv)	a. Container Handling Charges, b. Custom Bottom Seals c. Rent Expenses d. Auction Container Expenses.	a. Fuel, b. Repair & Maintenance, c. RTO, d. Hire charges e. Container Handling Charges.	(v)	Port Handling Charges	Port Expenses Reimbursement	<b>C.</b>	<b>Employees cost</b>		(vi)	a. Salaries, Wages and Bonus b. Leave Encashment Expenses.	Salaries and allowances.	(vii)	Director Remuneration.	Director Remuneration	(viii)	Contribution to Provident Funds and Gratuity Expenses.	Contribution to Provident fund and Other Funds.	ix)	Staff Welfare Expenses	Staff Welfare Expenses.	<b>D.</b>	<b>Total Operating Expenses (A + B + C)</b>		<b>E.</b>	<b>Less : Expenses related to Transportation</b>			(a) <b>Equipment Running Expenses</b> - Fuel Expenses - Repairs and Maintenance  - RTO Tax - Container Handling Charges - Trailer Hire Charges (b) <b>Employee Cost</b> - Salaries, Wages and allowances - Contribution to Provident fund and Other Funds		
Sl. No.	Expenditure Heads as per Audited Annual Accounts	Expenditure Regrouped for arriving at Operating Expenditure for computation of ARR.																																																
<b>A.</b>	<b>JNPT Operating Expenses.</b>																																																	
(i)	Lease Rent & Royalty Charges	a. Lease Rentals b. Royalty																																																
(ii)	Electricity Charges	Electricity Charges																																																
(iii)	Custom Expenses	Custom Expenses																																																
<b>B.</b>	<b>Equipment Running Expenses.</b>																																																	
(iv)	a. Container Handling Charges, b. Custom Bottom Seals c. Rent Expenses d. Auction Container Expenses.	a. Fuel, b. Repair & Maintenance, c. RTO, d. Hire charges e. Container Handling Charges.																																																
(v)	Port Handling Charges	Port Expenses Reimbursement																																																
<b>C.</b>	<b>Employees cost</b>																																																	
(vi)	a. Salaries, Wages and Bonus b. Leave Encashment Expenses.	Salaries and allowances.																																																
(vii)	Director Remuneration.	Director Remuneration																																																
(viii)	Contribution to Provident Funds and Gratuity Expenses.	Contribution to Provident fund and Other Funds.																																																
ix)	Staff Welfare Expenses	Staff Welfare Expenses.																																																
<b>D.</b>	<b>Total Operating Expenses (A + B + C)</b>																																																	
<b>E.</b>	<b>Less : Expenses related to Transportation</b>																																																	
	(a) <b>Equipment Running Expenses</b> - Fuel Expenses - Repairs and Maintenance  - RTO Tax - Container Handling Charges - Trailer Hire Charges (b) <b>Employee Cost</b> - Salaries, Wages and allowances - Contribution to Provident fund and Other Funds																																																	



		(c) Total Expenses related to Transportation (a + b)	
		F. Net Operating Expenses considered for computation of ARR (D – E)	
(ii).	In this regard, the JNPT to clarify/ furnish the following;		
(a).	<p>The above table shows that the royalty expenditure incurred by the operator has been considered as a cost of operating expenditure for computation of ARR. In this regard, the JNPT to note that the Ministry of Shipping (MOS) vide its Order No.PR14019/6/2002-PG dated 29 July 2003 has decided that the Royalty/Revenue share payable to the landlord port by the BOT operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation. Only in those cases where bidding process was finalised before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty / revenue share as cost subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidder for tariff fixation. Since, the grant of license for operation and management is after the year 2003, the royalty expenditure payable to JNPT is not admissible as a cost for tariff computation. In view of the above, the JNPT to exclude the royalty expenditure from the operating expenditure for arriving ARR. It is noteworthy that Royalty payment was not allowed as an item of cost in the last revision of tariff of JNPT CFS/ BY in November 2016.</p>		Necessary changes have been made in ARR by excluding the Royalty amount for all three years in TAMP Proposal. It can be seen in Note 1 of ARR. [ The revised working of ARR is furnished by JNPT]
(b).	<p>The Annual Accounts for the year 2018-19 includes an amount of Rs. 60.83 lakhs towards "Auction Container Expenses". However, no expenditure on account of Auction Container Expenses is reflected in the Audited Annual Accounts for the years 2016-17 and 2017-18. The JNPT to explain the nature of the expenditure incurred on account of Auction Container Expenses and to certify that the expenses incurred on the said account is solely related to activities of CFS and Buffer Yard being operated by the authorised service provider.</p>		<p>(i) In terms of the provisions of the Customs Act, 1962, the duty is leviable on imported goods, regardless the same is cleared by the importers or not.</p> <p>Similarly, dues of other agencies, such as, carriers and custodians for carriage and storage of goods respectively, may also arise. Where the importers do not come forward to make payment of such dues, the Customs duty and other dues can be recovered by selling the unclaimed/uncleared goods.</p> <p>(ii) As per section 48, if any goods brought into India from a place outside India are not cleared for home consumption or warehoused or transhipped within 30 days from the date of unloading thereof at a port, such goods can be disposed of by the custodian. The Act, however, stipulates that the goods can be sold only after a notice is issued to the importer and the permission of the Customs is obtained. The provisions relating to manner of disposal of unclaimed/uncleared goods and apportionment of sale proceeds thereof are contained in sections 48 and 150 of the Customs Act, 1962.</p> <p>(iii) JNP CFS being a custodian of cargo is allowed to sell the unclaimed cargo through auction and recover the CFS charges after paying the custom duty and other Auction expenses from the sale proceeds.</p> <p>(iv) Auction is an integral part of</p>

		<p>CFS activity and its related expenses including the custom duty paid on the cargo are allowable expenses. As per the accounting practice, in FY16-17 &amp; FY17-18, the auction expenses were netted off against the Auction revenue, hence the expenses were not shown separately in the financial statements. In FY18-19, there is a change in the accounting practice and the auction income and auction expenses are as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Amount in ₹.)</p> <table><tr><th>particulars</th><th>Auction Cargo Revenue</th><th>Auction Cargo Expenses</th><th>Net Income</th></tr><tr><td>Mar 17</td><td>5608881</td><td>1368030</td><td>4240851</td></tr><tr><td>Mar 18</td><td>6827780</td><td>2254405</td><td>4573375</td></tr></table> <p>[The detailed break-up of Auction Income and expenses for FY 16-17 &amp; 17-18 are also given by JNPT].</p>	particulars	Auction Cargo Revenue	Auction Cargo Expenses	Net Income	Mar 17	5608881	1368030	4240851	Mar 18	6827780	2254405	4573375
particulars	Auction Cargo Revenue	Auction Cargo Expenses	Net Income											
Mar 17	5608881	1368030	4240851											
Mar 18	6827780	2254405	4573375											
(c)	Similarly, the Annual Accounts for the year 2016-17 includes an amount of Rs. 1228.78 lakhs towards Exceptional Items in the respective Audited Annual Accounts. Since the amount reflects the amount paid to Custom Authorities towards shortage of goods found in the containers and is not related to operation of CFS and Buffer Yard, the amount of Rs. 1228.78 lakhs towards exceptional item to be excluded from the operating expenditure for computation of ARR.	<p>JNP Customer Freight Station (CFS) works as a custodian of goods for the purpose of import and export in terms of section 45 of the Customs Act 1962.</p> <p>As a Custodian, JNP CFS carries with it certain responsibilities relating to the receipt, storage and movement of the cargo in its possession.</p> <p>In every business there is an uncontrollable/ uncertain circumstances pertaining the risk associated to business. This risk results into consequential cost and expenses. The above mentioned expenses made to customs is shown as an exceptional item in financial. CFS as a custodian of cargo and handling of containers and the related expenses should be considered as a business expenditure. The above expense is not recurring in nature, hence as per the Audited Financial the auditor has declared it as an exception item. Hence it will be treated as business expense. The relevant extract of Auditor Report for 2016-17 is reproduced below:</p> <p>“9. We draw attention to Note no. 28 to the financial statements regarding, the Company has paid an amount of ₹ 12,28,77,940/- towards demand raised by the Commissioner of Customs, JNPT, with reference to the Red Sanders</p>												

		<i>stored at company's CFS by the custom authorities, which was found to be short in weightage by 36.29 MTs. The said shortage was found in six containers and the customs authorities have asked the company to pay the amount being the custodian of the material. Accordingly, the company has paid the amount and disclosed as exceptional items in the statement of profit and loss".</i>
(d)	The nature of Expenses under the head 'Expenses incurred for increase in authorised share capital, to be explained.	The amount is ROC Charges towards increase in equity capital. The equity capital infusion by promoter towards working capital requirement of the company. These expenses are in nature of statutory expenditure and the same should be allowable.
(e)	It is seen from the Note 1 to Form 1, that the amount of expenditure grouped under the Equipment Running Expenses and Employee Cost has been apportioned between activities related to CFS & Buffer Yard and transportation. Thereafter, the share of expenditure related to transportation activity has been excluded from the total operating expenses to arrive at the operating expenditure related to CFS and Buffer Yard. The JNPT to furnish the basis of apportionment between activities related to CFS & Buffer Yard and transportation with detailed calculation to arrive at such figures for each of the activities.	The apportionment of Equipment running expenses & employee cost between CFS & Buffer Yard has been prepared in accordance with tariff guidelines and verified by Chartered Accountant.
(f)	The JNPT to review other items of operating expenditure which are not considered for apportionment between activities related to CFS & Buffer Yard and transportation and confirm that such items of expenditure are solely related to operations of CFS & Buffer Yard.	Please refer reply given to Sr. no. ii (e) of ARR.
(g)	The JNPT to confirm that the depreciation considered for computation of ARR as per Capital Asset Schedule as reflected in Audited Annual Accounts for each of the years under consideration except depreciation relating to Truck and Trailers (excluded for computation of ARR) is solely related to activities of CFS & Buffer Yard operated by the authorised licensed operator of JNPT. If any of assets are used for both the activities viz. CFS & Buffer Yard and Transportation, the JNPT to make a necessary apportionment of depreciation between CFS & Buffer Yard and transportation activities.	As suggested the necessary rectification has been done in Note 1 "Details of expenditure as per Audited Accounts in Sr no. (ii) in ARR. The revised working of ARR is furnished.
(h)	The audited Annual Accounts of SML for year 2016-17 reflect an amount of Rs 567.55 lakhs towards 'Loss of Sale of Investment" under the broad Other Expenses (Note 26). In this regard, it may be noted that the loss on sale of investment is purely a financial transaction. Hence, the said expenditure to be excluded by JNPT from the total expenditure in Form – 1.	In this connection, the loss on sale of Investment amounting to Rs.567.55 Lakhs is excluded in arriving the ARR. Please refer Note 1 Sr No. (iii) of Management and General Overheads in ARR.
(i)	The audited Annual Accounts of SML for each of the year 2017-18 reflects an amount of Rs. 0.41 lakhs towards 'Bad Debts/ Loan & other written off' under the head of Other Expenses (Note 26). The said expenditure has been included as a Management and General Overhead expenses for computation of ARR in Form – 1. The same to be excluded from the total expenditure as inadmissible expenditure for computation of ARR. Similarly, an amount of Rs. 428/- considered as bad debts for the year 2018-19 also to be excluded.	With reference to above, the bad debts written off has been excluded while arriving the ARR. The same can be seen in Note 1 of Management and General Overheads in ARR.
(j)	An amount of Rs. 8.67 lakhs and 22.74 lakhs has been considered towards Interest on Delayed Payments as part of Management and General Overhead and included in the total expenditure for computation of ARR. The JNPT to exclude the interest on delayed payments from the total expenditure.	In this connection, it is submitted that the expenditure is incurred towards interest on delayed payment of Taxes which are compensatory in nature. Further, due to non-availability of working capital, the company has incurred and paid Interest on delayed payment of tax. It is a part of Business activities hence it should be admissible while computing the ARR.
(k)	The Net Capital block of Assets as of 31 March 2019 at Rs. 2212.94 lakhs, as	The value of Net Capital block asset

	reflected in the Audited Annual Accounts of SML is seen to have been considered for arriving at the Capital Employed. However, the value of capital assets relating to transportation activity is not seen to have been deducted from the net capital block to arrive at capital employed for the CFS and Buffer Yard, as done in the case of the equipment and Running expenses, Employee cost and depreciation.	of Rs.2212.99 lakhs has been reduced to Rs.1712.51 lakhs which is arrived after excluding the transportation cost of Rs. 500.48 lakhs in revised ARR. The same, can be seen in Form 1 Sr.no.5 computation of Capital Employed.
(l)	With regard to the Working Capital in Form no. 4, the JNPT is requested to explain the reason for not estimating any allowable Inventory in respect of capital spares as well as other inventory excluding fuel and customized spares as part of Working Capital as per clause 2.5 of the Working Guidelines to operationalize to Tariff Policy, 2018.	In this connection, it is submitted that as per the Management policy, the company has not maintained any capital Inventory in respect of capital spares as well as other inventory excluding fuel and customized spares as part of Working Capital. Order of the Inventories are placed as per the requirements.
(m)	The JNPT to also confirm that other components of working capital is in line with clause 2.5 of Working Guidelines.	It is confirmed that other components of working capital i.e cash expenses is taken one month cash expenses as per clause 2.5 of working Guidelines 2018.
(n)	The JNPT to list down the items considered under 'Work in progress' in the year 2018-19 to the tune of ₹ 22.13 crores.	The amount of Rs.22.13 crores which is shown in Form 1 under the head Capital employed as Net Fixed Asset as on 31.3.2019 is now revised to Rs.17.13 crores. This includes only Non-Current asset (Tangible & In-tangible assets).The WIP as per the audited annual accounts provided is NIL. The same can be seen in revised ARR.
(o)	The JNPT has excluded an amount of ₹ 8.95 lakhs and ₹ 0.36 lakhs towards arrears of wages and contribution to superannuation fund respectively in Form 1. In this regard, it may be noted that the adjustments for exclusion of one time expenses should be done in line with clause 2.2 (iii) of the Tariff Policy, 2018. In this regard, note no. 2(ii) of Form – 1 as per the Formats forming part of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2018, may be referred to.	In this connection, it is submitted that the said expenses is in line with clause of 2.2 (iii) of the Tariff Policy, 2018.
<b>3.</b>	<b>Proposed Scale of Rates.</b>	
(i)	In the proposed SOR filed along with the proposal in reference, it is seen that the reference of Speedy Multimodes Limited/ DBC Port Logistics Limited is mentioned in the heading of SOR as well as in various clauses of SOR. As mentioned in the earlier paragraph no. 1 (i), the tariff for the CFS/ Buffer yard facility at JNPT is to be fixed without reference to the individual service provider, based on a proposal to be filed by the Port and proposal of the Port Trust should not have any reference to any individual service provider. In view of the above, the JNPT to ensure that the reference of any service provider is not indicated in the proposed Scale of Rates.	It is complied.
(ii)	On comparison of the existing SOR of the CFS and Buffer Yard of JNPT with the proposed SOR filed along with the proposal in reference, it is found that certain definition, conditionalities and notes governing the application of SOR have been modified / introduced in the proposed SOR. Though, the comparison of existing SOR and conditionalities vis-a-vis proposed tariff and conditionalities is seen to be attached as Form 5 along with the proposal, the said Form-5 is seen to have not furnished the comparative details of newly introduced clauses/ proposed modifications to the certain conditionalities/ notes governing the SOR and reasons justifying for introduction of such clauses / modification to the clauses in the proposed clause. The JNPT to furnish a consolidated comparative position for the entire SOR and provide justification for each of the modifications in the proposed SOR.	In this connection, a column has been added regarding change in rate in percentage i.e. existing rates, 2016 and proposed rates.  Further, new charge has been introduced in the Import Tariff of RFID Tracker Charges. There are no changes proposed in the other charges. (Refer revised Form 5)
(iii)	The clause 9.8.3. of the working guidelines to operationalise Tariff Policy, 2018 stipulates that a premium upto 50% of the normal container handling and storage charges can be levied in case of Hazardous containers. However, in the proposed SOR of the proposal in reference, it is seen that a premium of 100% of the normal container charges is seen to have been proposed for Hazardous	In this connection, it is submitted that revised working of revenue estimation by taking premium up to 50% of the normal container handling and storage charges in case

	cargo. The JNPT to propose a 50% premium over the normal container charges for hazardous containers. The revenue estimation and the proposed SOR may be revised accordingly.	of Hazardous containers instead of 100% has been made. Please refer Note 2 for the same.																																											
(iv)	The Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines to operationalise the Tariff Policy 2018 do not prescribe any premium charges for Reefer Containers except to levy of specialised charges for power supply and monitoring of reefer containers on 4–hourly unit. In the proposed SOR, it is seen that 1.5 times of the normal container charges is proposed to be levied on reefer containers. The JNPT to propose the reefer Containers at same rate of normal container charges.	In this connection, it is submitted that revised working of revenue estimation by taking premium upto 0% of the normal container handling and storage charges in case of reefer containers instead of 50% has been made. (Normal container levy refer the Note 2 in ARR)																																											
(v)	The Clauses relating the Annual indexation and performance standards are seen to have not been included in the proposed SOR. The JNPT to incorporate the clauses relating to Annual indexation and performance standards as similar to clauses xvii – Annual Indexation and xviii – Performance Standards prescribed in existing SOR.	Complied in Revised SOR.																																											
4.	Revenue Estimation																																												
(i).	<p>The share of Over Dimensional containers (ODC) reported to be considered as 1% of total import containers in terms of TEU with a breakup of 36% and 64% for 20 feet and 40 feet containers respectively. However, ODC containers considered for revenue estimation is not matching with the above percentage share. The details are as follows.</p> <table border="1"><thead><tr><th rowspan="2">Description</th><th rowspan="2">Total Import Containers (in TEUs)</th><th>ODC (1%) In TEUs</th><th colspan="4">ODC in Containers</th><th colspan="2">ODC as considered in Revenue Estimation (Containers)</th></tr><tr><th>Total ODC</th><th>20 Foot (36%)</th><th>40 Foot (64%)</th><th>20 Foot</th><th>40 Foot</th><th>20 Foot</th><th>40 Foot</th></tr></thead><tbody><tr><td>CFS Destuffing</td><td>8792 (11%)</td><td>88</td><td>32</td><td>56</td><td>32</td><td>28</td><td>54</td><td>17</td></tr><tr><td>Factory Destuffing</td><td>71139 (89%)</td><td>711</td><td>256</td><td>455</td><td>256</td><td>228</td><td>434</td><td>136</td></tr><tr><td>Total</td><td>79931 (100%)</td><td>799</td><td>288</td><td>511</td><td>511</td><td>256</td><td>488</td><td>153</td></tr></tbody></table> <p>The JNPT to clarify the reasons for mismatch and consider matching ODC containers considered for revenue estimation with the percentage share reported in Note-2 (Annexure-to Form 3).</p>	Description	Total Import Containers (in TEUs)	ODC (1%) In TEUs	ODC in Containers				ODC as considered in Revenue Estimation (Containers)		Total ODC	20 Foot (36%)	40 Foot (64%)	20 Foot	40 Foot	20 Foot	40 Foot	CFS Destuffing	8792 (11%)	88	32	56	32	28	54	17	Factory Destuffing	71139 (89%)	711	256	455	256	228	434	136	Total	79931 (100%)	799	288	511	511	256	488	153	<p>In this connection it is submitted that the above observation is partially incorrect. As per Note 2, we have taken the share of Over Dimensional containers (ODC) reported to be considered as 1% of total import containers in terms of TEU with a breakup of 61% and 39% for 20 feet and 40 feet containers respectively instead of 36% &amp; 64%. The said 36% %64% for 20 feet and 40 feet container</p> <p>respectively is related to ODC containers in the case of EXPORT.(Refer Note 2 of revised ARR)</p>
Description	Total Import Containers (in TEUs)			ODC (1%) In TEUs	ODC in Containers				ODC as considered in Revenue Estimation (Containers)																																				
		Total ODC	20 Foot (36%)	40 Foot (64%)	20 Foot	40 Foot	20 Foot	40 Foot																																					
CFS Destuffing	8792 (11%)	88	32	56	32	28	54	17																																					
Factory Destuffing	71139 (89%)	711	256	455	256	228	434	136																																					
Total	79931 (100%)	799	288	511	511	256	488	153																																					
(ii)	<p>A lot of arithmetical/ totalling errors are observed in the Income estimation as given in Note-2 (Annexures to Form 3). For example, following discrepancies are noticed in case of revenue estimation for the De-stuffed container delivery charges</p> <p><b>Destuffed Container Delivery Charges (Sl. No. A (ii) of the Proposed SOR)</b></p> <table border="1"><thead><tr><th>Description</th><th>No. of containers</th><th>Proposed Tariff</th><th>Anticipated Revenue</th><th>Revenue Estimated in Note 2</th></tr><tr><th></th><th>(a).</th><th>(b)</th><th>(a) x (b) = (c)</th><th>(d)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Regular 20 Ft</td><td>4612</td><td>7660</td><td>35327920</td><td>35331737</td></tr><tr><td>Regular 40 Ft</td><td>1474</td><td>11490</td><td>16936260</td><td>16941857</td></tr><tr><td>ODC 20 Ft</td><td>54</td><td>15320</td><td>827280</td><td>821668</td></tr><tr><td>ODC 40 Ft</td><td>17</td><td>22980</td><td>390660</td><td>393997</td></tr><tr><td>Hazardous 20 Ft</td><td>483</td><td>15320</td><td>7399560</td><td>7395015</td></tr><tr><td>Hazardous 40 Ft</td><td>154</td><td>22980</td><td>3538920</td><td>3545970</td></tr></tbody></table>	Description	No. of containers	Proposed Tariff	Anticipated Revenue	Revenue Estimated in Note 2		(a).	(b)	(a) x (b) = (c)	(d)	Regular 20 Ft	4612	7660	35327920	35331737	Regular 40 Ft	1474	11490	16936260	16941857	ODC 20 Ft	54	15320	827280	821668	ODC 40 Ft	17	22980	390660	393997	Hazardous 20 Ft	483	15320	7399560	7395015	Hazardous 40 Ft	154	22980	3538920	3545970	It is compiled in revised ARR Note 2.			
Description	No. of containers	Proposed Tariff	Anticipated Revenue	Revenue Estimated in Note 2																																									
	(a).	(b)	(a) x (b) = (c)	(d)																																									
Regular 20 Ft	4612	7660	35327920	35331737																																									
Regular 40 Ft	1474	11490	16936260	16941857																																									
ODC 20 Ft	54	15320	827280	821668																																									
ODC 40 Ft	17	22980	390660	393997																																									
Hazardous 20 Ft	483	15320	7399560	7395015																																									
Hazardous 40 Ft	154	22980	3538920	3545970																																									

	<table><tr><td>Reefer 20 Ft</td><td>215</td><td>11490</td><td>2470350</td><td>2465005</td></tr><tr><td>Reefer 40 Ft</td><td>69</td><td>17235</td><td>1189215</td><td>1181990</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td></td><td></td><td><b>68080165</b></td><td><b>68077239</b></td></tr></table>	Reefer 20 Ft	215	11490	2470350	2465005	Reefer 40 Ft	69	17235	1189215	1181990	<b>Total</b>			<b>68080165</b>	<b>68077239</b>																																									
Reefer 20 Ft	215	11490	2470350	2465005																																																					
Reefer 40 Ft	69	17235	1189215	1181990																																																					
<b>Total</b>			<b>68080165</b>	<b>68077239</b>																																																					
	<p>Similarly in case of Revenue estimation for factory De-stuffed container delivery the following discrepancies are noticed.</p> <table><tr><th>Description</th><th>No. of containers</th><th>Proposed Tariff</th><th>Anticipated Revenue</th><th>Revenue Estimated in Note 2</th></tr><tr><td></td><td>(a).</td><td>(b)</td><td>(a) x (b) = (c)</td><td>(d)</td></tr><tr><td>Regular 20 Ft</td><td>37320</td><td>6150</td><td>229518000</td><td>229513722</td></tr><tr><td>Regular 40 Ft</td><td>11930</td><td>9225</td><td>110054250</td><td>110053711</td></tr><tr><td>ODC 20 Ft</td><td>434</td><td>12300</td><td>5338200</td><td>5337528</td></tr><tr><td>ODC 40 Ft</td><td>136</td><td>18450</td><td>2509200</td><td>2559389</td></tr><tr><td>Hazardous 20 Ft</td><td>3906</td><td>12300</td><td>48043800</td><td>48037756</td></tr><tr><td>Hazardous 40 Ft</td><td>1248</td><td>18450</td><td>23025600</td><td>23034498</td></tr><tr><td>Reefer 20 Ft</td><td>1736</td><td>9225</td><td>16014600</td><td>16012585</td></tr><tr><td>Reefer 40 Ft</td><td>555</td><td>13838</td><td>7679813</td><td>7678166</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td><b>57265</b></td><td></td><td><b>442183463</b></td><td><b>442227354</b></td></tr></table> <p>The JNPT to review and recheck every calculation and revise the Note 2 (Annexures to Form-3) accordingly, to avoid any arithmetical errors in the estimation of income at proposed tariff. The JNPT also to provide the excel sheet of the calculations of entire annexures to Form-3, with proper linkages.</p>	Description	No. of containers	Proposed Tariff	Anticipated Revenue	Revenue Estimated in Note 2		(a).	(b)	(a) x (b) = (c)	(d)	Regular 20 Ft	37320	6150	229518000	229513722	Regular 40 Ft	11930	9225	110054250	110053711	ODC 20 Ft	434	12300	5338200	5337528	ODC 40 Ft	136	18450	2509200	2559389	Hazardous 20 Ft	3906	12300	48043800	48037756	Hazardous 40 Ft	1248	18450	23025600	23034498	Reefer 20 Ft	1736	9225	16014600	16012585	Reefer 40 Ft	555	13838	7679813	7678166	<b>Total</b>	<b>57265</b>		<b>442183463</b>	<b>442227354</b>	
Description	No. of containers	Proposed Tariff	Anticipated Revenue	Revenue Estimated in Note 2																																																					
	(a).	(b)	(a) x (b) = (c)	(d)																																																					
Regular 20 Ft	37320	6150	229518000	229513722																																																					
Regular 40 Ft	11930	9225	110054250	110053711																																																					
ODC 20 Ft	434	12300	5338200	5337528																																																					
ODC 40 Ft	136	18450	2509200	2559389																																																					
Hazardous 20 Ft	3906	12300	48043800	48037756																																																					
Hazardous 40 Ft	1248	18450	23025600	23034498																																																					
Reefer 20 Ft	1736	9225	16014600	16012585																																																					
Reefer 40 Ft	555	13838	7679813	7678166																																																					
<b>Total</b>	<b>57265</b>		<b>442183463</b>	<b>442227354</b>																																																					
(iii)	The revenue on Custom Examination has been estimated considering proposed base rates only. No premium for ODC, Hazardous and reefer containers as per the proposed notes to item no. A – Handling services in CFS and B – Custom examination of the proposed SOR has been considered. In this regard, JNPT to confirm whether premium charges to ODC, Hazardous and reefer containers is not applicable in case of Custom Examination.	The premium for ODC and Hazardous and reefer container is only applicable for handling charges and not for Custom examination. The same is reflected in revised proposed SOR.																																																							
(iv)	The JNPT to modify the proposed Draft Scale of Rates, since the revenue estimation and ARR may undergo change in view of the above observation made by us.	In this connection, the Revised TAMP proposal for Proposed Scale of Rates after incorporating the necessary changes is enclosed.																																																							
(v)	The reason for prescribing a new rate towards ‘RFID charges’ at Sr. no. F (xiv) under Import Tariff of the proposed Scale of rates may be explained. The basis to propose the rate for such activity at ₹.250 per 20 Feet container and ₹. 375 per 40 Feet container to be furnished.	MUC charges and LDB charges are applicable at Terminal and not at CFS. Hence, an independent RFID module has been installed for tracking of container within the CFS. Further, attention is invited on the fact that this is as per the Central Board of Indirect Taxes & Customs guidelines issue vide Handling of Custom Cargo Area Regulation 2009 dated 17th March 2009 clause 5.1-(i)(j). Therefore, this cost is to be considered in the proposed tariff.																																																							
(b)	As regards prescription of RFID charges, it is relevant to mention here that the Authority vide its Order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 has approved levy of Mandatory user charges (MUC) for DMICDCs Logistics Data Bank (LDB) project across all Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. The levy of MUC includes cost of RFID tags. In this backdrop, JNPT to justify proposed prescription of a separate RFID charges in the SOR of JNPT CFS/ BY.																																																								
(vi)	The reason for withdrawing existing 3 free days (1 <sup>st</sup> 3 days) and proposing levy of ‘Ground Rent – Loaded containers for first three days also at Sr. C (i) under Import tariff to be explained.	In this connection, it is submitted that for Sr. C (i) ‘Ground Rent – Loaded containers under Import tariff for first three days will be Free. This can be seen in revised ARR.																																																							
(vii)	In the proposed SOR, it has been mentioned that the Ground Rent for Loaded Containers post 30 days will be levied at 1 handling charges per day additionally instead of prescribing a specific tariff for Ground Rent – Loaded Containers beyond 30 days, as per existing SOR. The reason for the proposed modification to be explained.	In this connection, it is submitted that a separate tariff head cannot be created for those containers stays at CFS beyond 30 days. Further, due to long stay of the said containers in																																																							

		CFS, we have to do multiple handling & shifting and thus we have to occur additional cost on the same.
(viii)	Some new notes from SI.no. (xvi) to (xlii) are seen to have been introduced in the proposed draft SOR under 'General terms & Conditions'. The said Notes are generally seen to be in connection to the operations rendered at the CFS/ BY and are not seen to be in connection with levy of tariff. The JNPT to, therefore, examine these notes and consider proposing only those notes which are found relevant to levy of tariff.	It is submitted that we have added the some new clauses which are majorly related to operations of CFS/BY. Further, the said clauses in General Terms & conditions were also submitted at the time of TAMP proposal, 2016. However, while issuing the order of Tariff by your goodself, the said clauses have not been considered at all. Hence, we have excluded all said clauses from our General Terms & Conditions.
(ix)	The reason for deleting existing note no. (xi) (a) and modifying existing note no.(x) to be explained.	It is submitted that, Port has not deleted existing point no. (xi) (a) is same as point (x) (a) of Proposed SOR.  Further, it is submitted that, the said point no. (x) in existing SOR is same as point (ix) in general terms & conditions of proposed SOR which is same as published TAMPs Order in Gazette No. 393 dated 28 October 2016.
(x)	The indexed ARR as assessed by JNPT at ₹ 100.84 crores is subject to further indexation as applicable for the year 2020-21. The JNPT, if required, to index the ARR to arrive at the ceiling indexed ARR as of 2020-21.	As per 2018 guidelines, Major Port Trust index their SOR by applying applicable indexation factor of 1.88% for the year 2020-21. Accordingly the same is compiled.

6.2. While furnishing additional information/ clarification, the JNPT has furnished the revised Forms i.e. Form 1- Computation of revised ARR, Form 2 – revised Workings relating Management and General Overheads, Form 3 – Revised Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates, Form 4 – revised computation of Working Capital, Form 5 - Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities and revised Proposed Scale of Rates along with reconciliation of expenditure as discussed above. The revised ARR computation as furnished by JNPT is given below:

Sl. No.	Description	Y1 (2016-17)	Y2 (2017-18)	Y3 (2018-19)
		₹,		
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i)	Operating Expenses	754,810,502	728,284,855	781,419,866
(ii)	Depreciation	25,161,955	26,808,593	31,318,340
(iii)	Management & General Overheads	40,262,789	68,884,159	38,110,034
(iv)	Finance & Miscellaneous Expenses	26,501,263	25,801,652	30,145,334
	<b>Sub Total 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)</b>	<b>846,736,549</b>	<b>849,779,259</b>	<b>880,993,574</b>
(2)	<b>Less Adjustments:</b>			
(i)	<b>Estate related expenses</b>			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-

	(c). Management & Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	<b>Sub Total 2 (i) = (a)+(b)+(c)+(d)</b>			
(ii).	<b>Interest on loans</b>	<b>21,537,921</b>	<b>23,138,918</b>	<b>25,782,816</b>
(iii).	<b>2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of Wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Exgratia Payment, etc. (list out each of the items)</b>			
	(a). Arrears of Wages	-	895,313	-
	(b).			
	(c).			
	<b>Sub Total 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>	-	<b>895,313</b>	-
(iv)	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Fund like pension fund, gratuity fund, and leave encashment fund</b>	-	<b>35,793</b>	-
(v)	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	-	-	-
(vi)	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.</b>			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	<b>Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]</b>	-	-	-
	<b>Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)</b>	<b>21,537,921</b>	<b>24,070,023</b>	<b>25,782,816</b>
(3)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1-2 )</b>	<b>825,198,628</b>	<b>825,709,236</b>	<b>855,210,758</b>
(4)	<b>Average Expenses of SI. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>		<b>835,372,874</b>	
(5)	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2019 (As per Audited Annual Accounts)	-	-	-
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2019 (As per Audited Annual Accounts)	-	-	171,251,176
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2019 as per Audited Annual Accounts.	-	-	-
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2019 as per Audited Accounts.	-	-	-
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2019 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.	-	-	-
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory	-	-	-
	(b). Sundry Debtors	-	-	-
	(c). Cash	-	-	65,118,322
	<b>(d). Sum of (a)+(b)+(c )</b>	-	-	<b>65,118,322</b>
	<b>(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(d)]</b>	-	-	<b>236,369,498</b>
(6)	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)</b>	-	-	<b>37,819,120</b>



(7).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [ (4)+(6) ]</b>	-	-	<b>873,191,993</b>
(8)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20</b>			<b>1.88%</b>
(9)	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>			<b>889,608,003</b>
(10)	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sr. No. 9 above</b>			<b>890,270,806</b>

7.1. On a comparison of the existing and the proposed Scale of Rates (as furnished by JNPT vide its letter dated 01 March 2021), it is seen that the port has sought the increase in the following tariff items, in its revised proposal, as shown below:

SL No.	Description	Existing Tariff	Proposed Tariff	Unit of Levy	% increase sought over existing tariff
	<b>Import</b>				
1	Handling - De-Stuffed Containers	5388	6671	Per TEU	23.81
2	Cargo Handling Charges - De-Stuffed Cargo	136	136	Per MT	-
3	Custom Examination for CFS De-Stuffed Containers				
	Custom Examination and De-Stuffing upto 5 %	304	385	Per TEU	26.64
	Custom Examination and De-Stuffing above 5 % and less than 25 %	435	555	Per TEU	27.59
	Custom Examination and De-Stuffing above 25 %	1304	1685	Per TEU	29.22
4	Handling - Factory De-Stuffed Containers	4258	5669	Per TEU	33.14
5	Lift on / Off Charges - Loaded Containers	174	315	Per TEU	81.03
	Lift on / Off Charges - Empty Containers	87	140	Per TEU	60.92
6	Grounding the Container for Delivery	521	521	Per TEU	-
7	Shifting the Empty Container for Washing	468	0	Per TEU	(100.00)
8	Reefer Plugging / Monitoring / Pressure Temperature	287	287	Per TEU	-
9	Survey & EIR Charges	217	240	Per TEU	10.60
10	Damaged Container Survey Charges	217	245	Per TEU	12.90
11	RFID Charges	0	250	Per TEU	New
12	Locking Charges	26	50	Per TEU	92.31
13	Shifting Charges for Weighment	1304	1304	Per TEU	-
14	Documentation Charges	217	300	Per TEU	38.25
15	Cargo Storage Charges	124	124	Per Sq. Mtr Per Week	-
16	Loaded Container Ground Rent				
	First 3 days	0	0	Per TEU	
	4th to 7th day	109	300	Per TEU	175.23
	8th to 15th day	217	600	Per TEU	176.50
	16th to 30th day	435	900	Per TEU	106.90
	31st day onwards	869	1200	Per TEU	38.09
17	Empty Container Ground Rent				
	1 to 15 Day	25	50	Per TEU	100.00
	16 day onwards	100	100	Per TEU	-
18	Cargo/Container Insurance Charges				
	Current:- 12.5 Paise per Rs. 1000/- of Assessed Value + Customs Duty on the Cargo				

	Proposed:- 18.00 Paise per Rs. 1000/- of Assessed Value + Customs Duty on the Cargo				
	<b>Bonded Warehouse</b>				
19	Bonded Cargo Storage Charges	124	124	Per Sq. Mtr Per Week	-
	Insurance Charges				
	18 Paise per Rs. 1000/- of Assessed Value + Customs Duty on the Cargo				
	<b>Export</b>				
20	Carting Charges	61	75	Per MT	23.29
21	Empty Transportation	0	0	Per TEU	
22	Loaded Lift on / Off	174	300	Per TEU	72.61
	Empty Lift on / off	87	120	Per TEU	38.09
23	Sweeping Charges	30	40	Per TEU	31.49
24	Empty Container Shifting at Stuffing Point	261	315	Per TEU	20.83
25	Stuffing and Handling	3787	4500	Per TEU	18.83
26	CLP and Bottle Seal	87	125	Per TEU	43.84
27	Survey and EIR	174	240	Per TEU	38.09
28	Reworking	4780	5000	Per TEU	4.61
29	Cargo Storage Charges	87	87	Per Sq Mtr	-
30	Loaded Container Ground Rent Charges				
	First 7 days	109	0	Per TEU	(100.00)
	8th to 15th day	217	400	Per TEU	84.12
	16th to 30th day	435	800	Per TEU	84.12
	31st day onwards	869	1200	Per TEU	38.09
31	Empty Container Ground Rent Charges				
	1st to 30th day	13	50	Per TEU	283.44
	31st day onwards	65	100	Per TEU	53.42
	<b>Buffer Yard</b>				
32	Handling of Factory Stuffed Containers	3042	4150	Per TEU	36.45
33	Lift On / Off	174	315	Per TEU	81.24
34	Ground Rent for Loaded Container				
	1st to 3rd day	0	0	Per TEU	
	4th to 7th day	109	250	Per TEU	130.14
	8th to 15th day	217	500	Per TEU	130.15
	16th to 30th day	435	1000	Per TEU	130.15
	31st day onwards	869	1000	Per TEU	15.07
35	Ground Rent for Empty Containers				
	1st to 15th day	43	50	Per TEU	15.07
	15th day onwards	130	150	Per TEU	15.07

7.2. From the above statement, it is seen that the JNPT has generally sought an increase ranging from 5% to 130% in various tariff items. Status quo has been proposed in some tariff items. The JNPT has also proposed some changes to its existing conditionalities. The total revenue as estimated by JNPT at the proposed level of tariff is ₹ 89.02 crores, which is more than the ARR of ₹.88.96 crores as worked out JNPT, by around 0.07%.

8. The proceedings relating to joint hearing held in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) has authorized a service provider to render services at the JNPT Container Freight Station (CFS)/ Buffer Yard (BY). The said authorization arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement. The tariff for the services rendered at the JNPT CFS/ BY was last approved by this Authority vide its Order no. TAMP/69/2015-JNPT dated 4 November 2016. As per Clause 9.2 of the Tariff Policy, 2015, (which was then applicable in respect of Major Port Trusts), for fixation of tariff for the services governed by Clause 9.1 and as relevant to JNPT, the port was to file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity (with reference to the technical specification of the service/ facility/ equipment). However, for the reasons as brought out in detail in the above referred Order of JNPT, the tariff for the JNPT CFS/ BY was fixed in November 2016 following the Annual Revenue Requirement (ARR) Model as prescribed in the Tariff Policy, 2015, read with working guidelines issued to operationalise the Tariff Policy 2015.

Given that the validity prescribed vide the Order of November 2016 has expired on 31 March 2019, the JNPT has come up with a proposal for review of tariff for the JNPT CFS/ BY, by following the ARR Model as prescribed in the Tariff Policy, 2018, read with Working guidelines to operationalise the Tariff Policy 2018 (which is now applicable in respect of Major Port Trusts).

- (ii). The initial proposal was filed by JNPT in May 2020. Subsequently, while furnishing the additional information/ clarification in March 2021, the JNPT has rectified some calculation errors as furnished in its initial proposal and has made some changes in its proposed SOR. The rectification/ change in the calculation has no impact on the percentage of increase sought by the Port in the Scale of Rates proposed by the Port. Thus, the proposal filed by JNPT in May 2020 and March 2021 along with submissions made by the Port during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iii). The JNPT has not furnished copy of the Board Resolution approving proposal by its Board of Trustees along with the proposal in reference. It is recalled that in the previous occasion of revision of SOR for JNPT CFS/BY also, the port had not furnished the copy of the approval of Board of Trustees then, stating that there is no specific delegation under which the proposal for review of tariff of the CFS/ BY is required to be approved by the Board of Trustees before submission to the TAMP. In this regard, it is relevant to mention here that Clause 3.1.2 of the Working Guidelines, finalized and issued in consultation with the Major Port Trusts, including JNPT, to operationalize the Tariff Policy, 2018, requires a port trust to send its proposal to this Authority alongwith the approval of the Board of Trustees. The Working Guidelines also permit a Major Port Trust to furnish the approval of Board of Trustees within one month from the date of submission of its proposal. Nevertheless, Clause 3.1.2 of the Working Guidelines does not prohibit this Authority from entertaining the proposal, submitted by a port trust without the approval of its Board.
- (iv). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires the Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31<sup>st</sup> March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
- (b). The JNPT has assessed the ARR taking into account the actual cost incurred at JNPT CFS/ BY during the years 2016-17 (Y1), 2017-18 (Y2) and 2018-19 (Y3) based on Audited Annual Accounts subject to excluding the expenses not admissible in ARR computation and Return on capital employed @ 16% and the actual traffic for the year 2018-19, as stipulated in the Tariff policy, 2018 and the Working Guidelines. The adjustments done by JNPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2018 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention and the additional adjustments in the computation of ARR is discussed in the subsequent paragraphs:

- (i). From the audited Accounts furnished by the JNPT, it is seen that the CFS renders 'Transportation services', 'Logistics services' and 'Services related to Container

Freight Station'. Though the JNPT has considered the expenses as reflected in the annual accounts of the CFS operator, it has excluded the expenses relating to the transportation activity and Logistics services, while arriving at the ARR. In other words, the expenses considered by the JNPT pertain to the services rendered exclusively at the CFS. The figures as excluded by the JNPT and as certified by the Chartered Accountant, are relied upon in the analysis.

- (ii). The Government in the then Ministry of Shipping vide its Order No.PR-14019/6/2002-PG dated 29 July 2003, 'Royalty/ Revenue share' payable to the landlord port by the private operator is not to be allowed as an admissible cost for tariff computation in those BOT cases where bidding process was finalised after 29 July 2003. Since the authorization granted by the JNPT to the service provider is after 29 July 2003, no royalty/ revenue share is admissible as an item of cost. Accordingly, the JNPT in its revised proposal of March 2021, has excluded the Royalty payment by the JNPT for the purpose of computation of ARR.
- (iii). The JNPT has excluded an amount of ₹. 567.55 lakhs reported in the Audited Annual Accounts for the year 2016-17 on account of loss of sale of investments for arriving at the total expenditure for the year 2016-17 in the Form-1 of ARR Statement. Considering that the amount reflected on account of "loss of sale of investment" is a finance related cost and the exclusion of such amount made by JNPT has been certified by the practicing Chartered Accountant, the exclusion of this cost from the expenditure is accepted.
- (iv). An amount of ₹ 9.50 lakhs as reflected in the Audited accounts for the year 2016-17 towards expenses incurred for increasing authorized share capital, is seen to have been included in the computation of ARR in Form-1. The expenses are reported to be the charges paid to the Registrar of Companies (ROC) towards increase in equity capital by the promoter.

In this regard it is to state that since Return @ 16% is being allowed on Capital Employed (ROCE), any expenditure in relation to the Share capital, loans etc., is not allowed as an item of cost. Further, in the case in reference, a common tariff is being fixed for the services to be rendered at the JNPT CFS/ BY, without reference to any individual service provider. Thus, consideration of the above said expenditure, which is specific to the existing operator of the JNPT CFS/ BY, is not found appropriate. Hence, the same is excluded from ARR calculation.

- (v). The schedule of 'Finance Costs' in the audited Annual Accounts of JNPT CFS/BY reflects an amount of ₹. 75.15 lakhs, ₹. 86.13 lakhs and ₹.106.64 lakhs towards "Interest on borrowing of term loans" for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively, which has been excluded by the JNPT from the total expenditure in line with the provision of clause 2.2 (ii) of the Tariff Policy, 2018, to arrive at the ARR.
- (vi). Similarly an amount of ₹ 140.22 lakhs, ₹ 145.25 lakhs and ₹ 151.18 lakhs reflected on account of "Interest on others" for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively has been excluded from the total expenditure, to arrive at the ARR.
- (vii). An amount of ₹ 8.66 lakhs and ₹ 22.73 lakhs for the years 2016-17 and 2017-18 towards "Interest on delayed payment" is seen to have been included by the JNPT in the computation of ARR in Form-1, on the ground that the said expenditure had been incurred due to non-availability of working capital. Since the Interest on delayed payment" is penal in nature and need not be passed on to the users, the said expenditure is excluded from the total expenditure to arrive at the ARR.
- (viii). While calculating ARR, the JNPT has excluded one-time expenses to the tune of ₹ 9,31,106/- being 2/3<sup>rd</sup> of ₹13,96,658/- towards arrears of remuneration to employees and provident fund arising out of wage revision. Considering that the exclusion of

above said expenditure from the ARR calculation by the JNPT has been certified by the Chartered Accountant, the same has been relied upon.

- (ix). An amount of ₹ 1228.78 Lakhs for the year 2016-17 towards “Exceptional item” is seen to have been included by the JNPT in the computation of ARR in Form-1. The expenditure is towards the amount paid by the CFS operator to the Custom Authorities towards shortage of goods found in the containers. In this regard, JNPT has stated that the CFS works as a custodian of goods for the purpose of import and export in terms of Section 45 of the Customs Act 1962 and due to which, it carries out certain responsibilities relating to the receipt, storage and movement of the cargo in its possession. Since the said expenditure is not recurring in nature, it is reported to have been shown as an exceptional item in the audited Accounts. The amount paid by the CFS operator to the Customs authorities is penal in nature and need not be passed on to the users. Therefore, an amount of ₹ 12.29 crores, is excluded from the total expenditure in the ARR computation.
- (x). Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2018 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the JNPT has arrived at average expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 at ₹. 8353.73 lakhs. After excluding the expenditure relating to increase of Authorised Share Capital, Interest on Delayed payments and exceptional items, as brought out above, the revised average expenditure is worked out at ₹. 7863.97 lakhs.
- (c). The JNPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The JNPT has considered the net fixed assets as on 31 March 2019 reported in the Audited Annual Accounts of JNPT CFS/ BY. No capital, work in progress as on 31 March 2019 is reported in the annual accounts. As stated earlier, the JNPT has excluded the value of the capital assets relating to transportation activity.
- (d). Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. As per clause 2.5 of the Working Guidelines 2018, in case of inventory other than Capital Spares the limit is six months average consumption.
  - (j). The JNPT has not considered any Inventory on the ground that the company has not maintained any capital Inventory in respect of capital spares as well as other inventory excluding fuel and customized spares as part of Working Capital as per the Management policy of the JNPT CFS/BY and that Order of the Inventories are placed as per the requirement. The judgment of the Port in this regard is relied upon.
  - (iii). Similarly, the JNPT has also not considered Sundry Debtors for assessing Working Capital.
  - (iii). The cash balance is seen to have been calculated by JNPT by taking into account the monthly operating expenses, excluding depreciation. However, the cash balance is reworked to consider one month cash expenses i.e. operating expenditure, Management and General Administration expenses and Finance & Miscellaneous Expenses excluding inadmissible expenditure as discussed above and arrived at ₹. 686.58 lakhs as against ₹ 651.18 lakhs arrived by JNPT.
- (e). Return on Capital Employed at 16% has been worked out on the revised Capital Employed at ₹. 2399.09 lakhs which is considered in the ARR computation as against ₹ 2363.69 lakhs as assessed by JNPT.
- (xii). The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2016-17 to 2018-19 at ₹. 7863.97 lakhs plus 16% Return on Capital Employed at ₹. 383.85 lakhs, thereby aggregating to ₹. 8247.83 lakhs as on 31 March 2019.

As per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has to be indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year Y4 as communicated by this Authority to the Major Port Trusts.

Accordingly, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) as applicable for the years 2019-20 and 2020-21 at 4.26% and 1.88% respectively, so as to arrive at the indexed ARR for 2020-21.

Further, it is to state that considering the time involved in passing an Order in the case in reference, notification of the said Order in the Gazette of India and the lead time for the revised Scale of Rates of JNPT approved to come into effect, it is most likely that the revised Scale of Rates of JNPT CFS/ BY would come into effect only during the months of June/ July 2021. In view of this position, this Authority is inclined to consider an additional escalation factor of 0.55% over the indexed ARR of 2020-21, in the computation of ARR of JNPT. Such an approach has been considered in the general revision proposal of Kolkata Port Trust (KOPT) (Order no. TAMP/34/2019-KOPT dated 20 February 2020) and JNPT (Order no. TAMP/52/2019-JNPT dated 01 June 2020).

Thus, the ceiling indexed ARR works out to ₹ 8809.03 lakhs as against the indexed ARR as assessed by the JNPT at ₹ 8896.08 lakhs.

- (xiii). Subject to above analysis, the revised computation of ARR is attached as **Annex – I**. A summary of the ceiling indexed ARR furnished by the JNPT and as considered by us is given below:

(Amount ₹ in lakhs)			
Sr. No.	Particulars	As estimated by the JNPT	As considered by us
1.	Average Expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19	8353.72	7863.97
2.	Capital employed including net fixed asset, capital work-in- progress as on 31.03.2019 and working capital as per norms	2363.69	2399.09
3.	Return on capital employed @ 16%	378.19	383.85
4.	ARR as on 31 March 2019 (4=1+3)	8731.92	8247.83
5.a	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (1.88%)	8896.08	8599.18
5.b	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 (4.26%)	--	8760.85
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2021-22 (0.55%)	--	8809.03
6.	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>	<b>8896.08</b>	<b>8809.03</b>
7.	<b>Revenue estimated by JNPT at the proposed Scale of Rates</b>	<b>8902.71</b>	<b>8902.71</b>

- (xiv). As per Clause 2.6 of the Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.

The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2018-19 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the JNPT has considered the actual container traffic in TEUs handled by the JNPT CFS/BY during the year 2018-19, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR. The revenue estimation statement has been duly certified by a Chartered Accountant.

- (xv). While drawing up the proposed SOR, the JNPT is seen to have generally proposed an increase ranging from 5% to 130% in various tariff items. Status quo has been proposed in some tariff items. Based on the above position, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by JNPT at ₹. 8902.71 lakhs. This is seen to be higher than the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹. 8809.03 lakhs, as discussed earlier.

- (xvi). Considering that the indexed ARR determined by JNPT at ₹ 8896.08 lakhs has been reduced to the level of ₹ 8809.03 crores, as brought out earlier, it is not found correct to approve the Scale of Rates as proposed by the Port, as it will lead to JNPT CFS/BY earning an estimated revenue of ₹ 8902.71 lakhs. In other words, the Scale of Rates as proposed by the JNPT has to be modified to such an extent, so as to reduce the estimated revenue to be earned by JNPT CFS/BY by about ₹ 93.68 lakhs (i.e. ₹ 8902.71 lakhs - ₹ 8809.03 lakhs).

This can be done either by effecting an across the board reduction in the proposed Scale of rates to the tune of 1.05% ( ₹ 93.68 lakhs / ₹ 8902.71 lakhs) or by effecting a reduction in only one of the tariff items in the proposed Scale of Rates. Since effecting a reduction of 1.05% in each of the tariff item of the proposed Scale of Rates is cumbersome, it is felt appropriate to effect a reduction in only one tariff item in such a manner, as to reduce the estimated revenue to be earned by JNPT CFS/BY by about ₹ 93.68 lakhs.

From the revenue estimation statement as furnished by the JNPT, it is seen that JNPT has estimated an income of about ₹ 3839.95 lakhs from Factory De-Stuffed Container Delivery charges from the proposed rates. If the said proposed rates are reduced by 1.87%, it results in a revenue reduction to the tune of ₹ 94.05 lakhs. In other words, the increase in the existing level of Factory De-Stuffed Container Delivery charges is restricted to 30.70% instead of the increase of 33.14%, as proposed by the JNPT.

- (xvii). The port is generally seen to have prescribed the container handling tariff for the 20' container and 40' container at the ratio of 1.00 : 1.50 as stipulated at the Clause 9.5 of the Working Guidelines, 2018. However, in respect of handling of export cargo "Placing the empty container for stuffing, providing labour and stuffing the cargo", the Port has proposed a charge of ₹. 4500.00 per container for 20' container and ₹.7,110.00 per container for 40' container. The prescription of the charge for 40' container is seen to be higher than the 1.5 times of 20' container. The said anomaly has been rectified by reducing the charge for 40' container to ₹.6750.00 per container to fall in line with the Clause 9.5 of the Working Guidelines, 2018. This will effect a reduction of revenue to the tune of ₹ 23.55 Lakhs.
- (xviii). Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to determine the tariff to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling ARR. The revenue estimated by the JNPT at the proposed tariff is within the ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant. Also, none of the users who have been consulted in the case in reference has objected to the increase in the rates proposed by the JNPT for the CFS/ BY operations. Hence, this Authority is inclined to approve the increase in existing tariff as proposed by JNPT except to Factory Destuffed Container charges for import operations and handling of export cargo for the empty container for stuffing, providing labour and stuffing the cargo as discussed above.
- (xix). A separate statement showing the existing conditionalities and proposed conditionalities wherever the port has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities and insertion of new provisions, along with remarks/ reasoning as furnished by the port during the analysis of the case and updated with brief remarks/ analysis in the last column for accepting or rejecting each of the modifications as proposed by the port is attached **Annex – II**.
- (xx). As brought out earlier, the validity of the tariff prescribed vide the Order of November 2016 for the JNPT CFS/ BY has already expired on 31 March 2019. It been two years since the validity has expired. However, the JNPT in its proposal has nowhere sought extension of validity of the SOR for the JNPT CFS/ BY, for the period beyond 31 March 2019, till the revised tariff for the CFS/ BY (to be approved) comes into effect. Given that the JNPT has allowed the operator to levy the tariff beyond the expiry of the original validity period of 31 March 2019 and in order to avoid a vacuum in tariff, this Authority is constrained to extend the validity of the SOR for the JNPT CFS/ BY, for the period beyond 31 March 2019, till the revised tariff for the CFS/ BY comes into effect.

10.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, the revised SOR and the Performance Standards of the JNPT CFS/ BY, which is attached as **Annex– III**, is approved.

10.2. The revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of 3 years thereafter. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

10.3. The JNPT has committed Performance Standards for import movement and export movement at the JNPT CFS/ BY. If the JNPT CFS/ BY does not fulfil the Performance Standards, no indexation is eligible for the next year. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy, 2018.

10.4. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the JNPT shall furnish to this Authority annual reports on container traffic, import movement, export movement. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time

10.5. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from JNPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from JNPT about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

10.6. (a). If there is any error apparent on the face of record, the JNPT shall approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

(b). Further, the JNPT shall also for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./98/2021-22]

**Annex - I**

<b>Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018, for the JNPT CFS/ BY.</b>					
<b>Sr. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Note</b>	<b>Y1</b>	<b>Y2</b>	<b>Y3</b>
			<b>16-17</b>	<b>17-18</b>	<b>18-19</b>
<b>1</b>	<b>Total Expenditure ( As per Audited Annual Accounts)</b>	<b>Note 1</b>			
(i)	Operating Expenses		1,09,50,48,375	1,47,55,56,622	1,47,13,62,173
(ii)	Depreciation		2,60,27,921	2,91,72,813	3,63,99,560
(iii)	Management & General Overheads		4,19,90,840	6,96,90,774	4,62,91,481
(iv)	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)		2,73,68,194	2,80,75,525	2,57,82,816
	<b>Subtotal 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)</b>		<b>1,19,04,35,330</b>	<b>1,60,24,95,734</b>	<b>1,57,98,36,030</b>
<b>2</b>	<b>Less : Adjustments :</b>				
(i)	Transport Related Expenses		22,02,13,297	67,28,37,822	61,77,46,462
	(a) Operating Expenses		-	-	-
	(b) Depreciation		8,65,926	23,64,220	50,81,220
	(c ) Management & Administrative Overheads		2594982	30,39,226	38,18,501
	(d) Allocated FME		-	-	-
	<b>Subtotal 2 (i) = (a)+(b)+(c)+(d)</b>		<b>22,36,74,205</b>	<b>67,82,41,268</b>	<b>62,66,46,183</b>
(ii)	Royalty		6,32,69,573	7,44,33,945	7,21,95,845
(ii)	Interest on Loans		2,15,37,921	2,31,38,918	2,57,82,816
(iii)	Interest on Delayed Payment		8,66,931	2,22,73,876	-
(iv)	Expense incurred for increase in Authorised Share Capital		9,50,000	-	-
(v)	Loss on Sale of Investment		5,67,55,003	-	-



(vi)	Exceptional items (Amount paid to Customs authorities for shortage of goods)		12,28,77,940	-	-
(vii)	<b>2/3rd of one time expenses</b>				
	(a) arrears of wages		-	8,95,313	-
				-	-
	<b>Subtotal 2 (vii)</b>		-	<b>8,95,313</b>	-
(viii)	<b>2/3rd of the Contribution to the Pension Fund</b>	<b>Note 1 (v)</b>	-	35,793	-
(ix)	<b>Management and General Overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	<b>As Per Form 2</b>	-	-	-
(x)	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berths, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018</b>		-	-	-
	<b>Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)+2(ix)+2(x)</b>		<b>48,99,31,573</b>	<b>79,90,19,112</b>	<b>72,46,24,844</b>
3	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1 - 2 )</b>		<b>70,05,03,757</b>	<b>80,34,76,622</b>	<b>85,52,11,186</b>
4	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>				<b>78,63,97,188</b>
5	<b>Capital Employed</b>				
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2019 ( As per Audited Annual Accounts )				17,12,51,176
	(ii) Add : Work in Progress as on 31.03.2019 ( As per Audited Annual Accounts)				
	(iii) Less : Net Value of fixed Assets related to Estate activity as on 31.03.2019 ( As per Audited Accounts)				
	(iv) Less : Net Value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31st March 2019 as per Audited accounts				
	(v) Less : Net Value of fixed assets as on 31st March 2019 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff policy, 2015				
	(vi) Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5 of the working Guidelines	<b>As per Form 4</b>			
	(a) Inventory				-
	(b) Sundry Debtors				-
	(c) Cash				6,86,57,737
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)				6,86,57,737
	<b>(vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]</b>				<b>23,99,08,913</b>
6	<b>Return on Capital Employed 16 % on Sl. No. 5 (vii)</b>				<b>3,83,85,426</b>
7	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31st March 2019 [ (4) + (6) ]</b>				<b>82,47,82,614</b>
8	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 i.e @ 4.26% [(7) * 1.0426)				<b>85,99,18,354</b>
9	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 i.e @ 1.88% [(8) * 1.0188)				<b>87,60,84,819</b>
10	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2021-22 i.e @ 0.55% [(9) * 1.0055)				<b>88,09,03,285</b>

11	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>				<b>88,09,03,285</b>
12	<b>Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No. 9 above</b>	<b>As per Form 3 &amp; Note 2</b>			<b>89,02,70,806</b>

## Annex- II

## Comparison of conditionalities of the existing Scale of Rates (SOR) vis-à-vis Conditionalities of the proposed Scale of Rates.

Sl.No.	Schedule No.	Conditionalities as per existing SOR	Schedule No.	Conditionalities as per proposed SOR	Reasons/ Justification for amendments in conditionalities	Our Remarks
		<b>GENERAL TERMS AND CONDITIONS:</b>				
1	vii	Hazardous container shall attract 1.25 times the normal applicable charges.	vii	Hazardous container shall attract <b>1.50 times</b> the normal applicable charges	Premium for Handling Hazardous Container has been increased 1.25 times to 1.5 times of normal container, in line with Tariff Policy 2018	The proposed increase in premium for Hazardous container is in line with Tariff Policy 2018. Hence may be accepted.
2	viii	The 'free time' will commence after the container reaches the CFS from the Port Container Yard.	viii	--	<b>[ Deleted ] [ JNPT has not given any specific remarks ]</b>	The JNPT in its initial proposal of May 2020 has proposed the said clause. However it appears JNPT has erroneously omitted the clause in the revised proposal of March 2020. The said Clause is proposed to be retained by us.
	xvi.	Service tax as applicable will be charged extra where ever applicable		Goods & Service Tax (GST) as applicable will be charged extra where ever applicable.		Change is due to introduction of GST in place of Service Tax.
3		<b>Annual Indexation</b>				
	(a)	The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the CFS/ BY operator achieving the Performance Standards prescribed below. If Performance Standards prescribed in the		The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from <b>1 April 2021</b> subject to the CFS/ BY operator achieving the Performance Standards	<b>[ No change is proposed by JNPT except to the effect that the next annual indexation will be from 1 April 2020] .</b>	The clause has been slightly changed to the effect that the next annual indexation will be from 1 <sup>st</sup> May 2022, to fall in line with clause 2.8 of Tariff Policy 2018.

		SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.		prescribed below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.		
	(b)	The JNPT should declare the Performance Standards achieved by the CFS/ BY operator annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR to be levied by the CFS/ BY operator is to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.		The JNPT should declare the Performance Standards achieved by the CFS/ BY operator annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. <b>1 April</b> of the relevant year. The indexed SOR to be levied by the CFS/ BY operator is to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.	[ No Change is proposed ]	The clause has been slightly changed to the effect that the the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year to 30 April of the Following year, in accordance with clause 2.8 of Tariff Policy 2018
		<b>Import Operations</b>		<b>Import Operations</b>		
<b>4</b>	<b>A</b>	<b>HANDLING &amp; TRANSPORTATION SERVICES</b>	<b>A</b>	<b>Handling Services in CFS</b>		
	(i).	Import Container FDS Delivery (Loaded Delivery)  LOLO, Grounding, stacking, survey,	(i).	Import Container FDS Delivery (Loaded Delivery) <b>Lift off from Trailer at CFS, Placing the container for Survey, Shifting Container for</b>	[ JNPT has not given any specific remarks ]	During the Joint Hearing on the case in reference, the Operator of JNPT CFS/ BY has stated that some of the services are

		lift-on to the party's vehicle for delivery		weighment, and Shifting Container to Import stacking Yard. Shifting Container to custom examination Area. Opening of seal for container examination.		<p>bundled to arrive at the tariff of various items. JNPT has not objected to the bundling of services nor was there any objection from users.</p> <p>Based on the submissions made by the Operator of JNPT CFS/BY during the Joint Hearing and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port, the Authority may be inclined to approve the proposed change in nomenclature of tariff items as proposed by Port.</p>
	(ii)	<p>Import Container DDS Delivery (De-stuffed )</p> <p>LOLO, Grounding, stacking, de-stuffing, survey, empty container shifting in the yard, LOLO</p>	(ii).	<p>Import Container DDS Delivery (Destuff Delivery) <b>Lift off from Trailer at CFS, Placing the container for Survey, Shifting Container for weighment, Shifting Container to Import stacking Yard. Shifting Container to custom examination Area. Opening of seal for container examination, arranging labour for destuff, Shifting of Mty container post destuff within CFS Premises for washing and cleaning.</b></p>	[ JNPT has not given any specific remarks ]	<p>During the Joint Hearing on the case in reference, the Operator of JNPT CFS/ BY has stated that the some services are bundled to arrive the tariff of various items.</p> <p>Based on the submissions made by the Operator of JNPT CFS/BY during the Joint Hearing and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based</p>

				NOTE: labour charges for destuffing will be charged at 136/MT	<b>[ New Note introduced ] [ JNPT has not given any specific remarks ]</b>	on the market forces and commercial judgment of the port, the Authority may be inclined to approve the proposed change in nomenclature of tariff items as proposed by Port. Keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed note, the Authority may be inclined to approve the proposed note.
		<b>Note</b>				
	(i)	Hazardous container shall attract 1.25 times the normal charges	(i).	Hazardous container shall attract <b>1.50 times</b> the normal charges.	Premium for Handling Hazardous Container has been increased 1.25 times to 1.5 times of normal container is in line with Tariff Policy 2018	The proposed increase in premium for Hazardous container is in line with Tariff Policy 2018. Hence may be accepted.
	(ii).	Reefer container shall attract the same as the normal charges.	(ii).	Reefer container shall attract 1.00 times the normal charges.	<b>[ Slightly Modified ]</b>	Existing Clause has been retained
	<b>C</b>	<b>GROUND RENT – LOADED CONTAINERS</b>	<b>C.</b>	<b>GROUND RENT – LOADED CONTAINERS</b>		
	(v).	31st day and beyond (per day)		<b>NOTE: Post 30 days 1 handling charges per day will be charged additionally.</b>	<b>[ New Note proposed ]</b> JNPT has submitted that a separate tariff cannot be levied for those containers that stays at CFS beyond 30 days. Further, due to long stay of the said containers in CFS, it has to	Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the

					do multiple handling & shifting and thus have to incur additional cost on the same.	market forces and commercial judgment of the port, the Authority may be inclined to approve the proposed note.
		<b>Note</b>				
	(ii).	Hazardous container shall attract 1.25 times the normal charges		Hazardous container shall attract 1.50 times the normal charges.	Premium for Handling Hazardous Container has been increased from 1.25 times to 1.5 times of normal container is in line with Tariff Policy 2018	The proposed increased in premium for Hazardous container is in line with Tariff Policy 2018. Hence may be accepted.
	(iii).	Reefer container shall attract the same as the normal charges.		Reefer container shall attract 1 times the normal charges	<b>Slightly Modified</b>	Existing Clause has been retained
	<b>E</b>	<b>CARGO STORAGE &amp; DEMURAGE</b>	<b>E</b>	<b>CARGO STORAGE &amp; DEMURAGE</b>		
		<b>Note</b>				
			(c).	This Tariff is applicable to activities within CFS Premises.	New Notes proposed	The Proposed note is seen to be prescribed to avoid ambiguity. Hence, may be approved.
			(d).	Any charges related to Transportation & logistics outside facility premises will be exclusive from TAMP rates and will be governed by Market Practices	New Note Proposed	The Proposed note is seen to be prescribed to avoid ambiguity. Further, the Authority does not have jurisdiction to prescribe tariff for the activities undertaken outside JNPT-CFS. Hence, the note may be approved.
	<b>F</b>	<b>GENERAL OPERATION SERVICES</b>		<b>GENERAL OPERATION SERVICES</b>		
	(iii)	Shifting Empty Container for washing / cleaning		<b>[Deleted]</b>		During the Joint Hearing on the case in reference,

						<p>the Operator of JNPT CFS/ BY has stated that some of the services are bundled to arrive at the tariff of various items. JNPT has not objected to the bundling of services nor was there any objection from users. Owing to the bundling, some tariff items have proposed to be deleted.</p> <p>Based on the submissions made by the Operator of JNPT CFS/BY during the Joint Hearing and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port, the Authority may be inclined to approve the proposed deletion of the tariff item.</p>
			(viii).	RFID Charges	<p><b>New Charge</b></p> <p>JNPT has stated that MUC charges and LDB charges are applicable at Terminal and not at CFS. An independent RFID module has been installed for tracking of container within the CFS as per the Central Board of Indirect Taxes &amp; Customs guidelines issue vide Handling of Custom Cargo Area Regulation 2009 dated 17th March 2009 clause 5.1-(i)(j). Therefore, this cost is to be</p>	<p>Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port, the Authority may be inclined to approve the proposed charges towards RFID.</p>



					considered in the proposed tariff.	
		<b>Export Operation</b>		<b>Export Operation</b>		
	2	<b>Re - working of Export Containers</b>		<b>Re - working of Export Containers</b>		
		<b>NOTE:</b>		<b>NOTE:</b>		
	a).	Hazardous Container shall attract 1.25 times the normal charges.		Hazardous Container shall attract 1.50 times the normal charges	Premium for Handling Hazardous Container has been increased 1.25 times to 1.5 times of normal container is in line with Tariff Policy 2018	The proposed increased in premium for Hazardous container is in line with Tariff Policy 2018. Hence may be accepted.
	b).	Reefer Container shall attract the same as normal charges.		Reefer Container shall attract 1 times the normal charges.	<b>Slightly Modified</b>	Existing Clause has been retained
	<b>G</b>	<b>GROUND RENT - LOADED CONTAINERS</b>		<b>GROUND RENT - LOADED CONTAINERS</b>		
		Note:		Note:		
	2	Hazardous container shall attract 1.25 times the normal charges.		Hazardous container shall attract <b>1.50 times</b> the normal charges.	Premium for Handling Hazardous Container has been increased 1.25 times to 1.5 times of normal container is in line with Tariff Policy 2018	The proposed increased in premium for Hazardous container is in line with Tariff Policy 2018. Hence may be accepted.
	3	Reefer container shall attract 1.5 times the normal charges.		Reefer container shall attract 1 times the normal charges	<b>Slightly Modified</b>	Existing Clause has been retained
		<b>Buffer Yard Operation</b>		<b>Buffer Yard Operation</b>		
		<b>HANDLING of Factory Stuffed Containers</b>		<b>HANDLING of Factory Stuffed Containers</b>		
		<b>Note;</b>				
	a)	Hazardous Container shall attract 1.25 times the normal charges.		Hazardous Container shall attract 1.50 times the normal charges.	Premium for Handling Hazardous Container has been increased 1.25 times to 1.5 times of normal container is in line with Tariff Policy 2018	The proposed increased in premium for Hazardous container is in line with Tariff Policy 2018. Hence may be

						accepted.
	b)	Refer Container shall attract the same as normal charges.		Refer Container shall attract 1.00 times the normal charges	<b>Slightly Modified</b>	Existing Clause has been retained
		<b>ADDITIONAL CHARGES:</b> Factory Stuff Container Movement on Low Bed Vehicle.		<b>[Deleted]</b>		<b>The Judgement of the Port in this regard is relied upon.</b>
	<b>C</b>	<b>GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS</b>		<b>GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS</b>		--
				<b>ADDITIONAL SERVICE CHARGES:</b> Additional Services Other than above will be charged as per Export Tariff.	<b>New Note</b>	

**Annex-III****SCALE OF RATES FOR THE CONTAINER FREIGHT STATION AND BUFFER YARD OF JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST.****Conditionalities for Proposed Scale of Rates****Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- i. **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- ii. **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- iii. **“Free period”** shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and CFS’s non-working days.
- iv. **“Over dimensional container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- v. **“Demurrage”** shall mean charges payable for storage of cargo within CFS’s premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- vi. **“Full Container Load” (FCL)** shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.
- vii. **“Less than a Container Load” (LCL)** shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.
- viii. **“Container Freight Station” (CFS)** – shall mean the Container Freight Station of Jawaharlal Nehru Port Trust, located at Sonari Village, Navi Mumbai 400707.
- ix. **“Buffer Yard” (BY)** – shall mean the Buffer Yard of Jawaharlal Nehru Port Trust, located at Sonari Village, Navi Mumbai 400707.
- x. **TEU** means Twenty Equivalent Units – term for ISO container.
- xi. **“Back to Town Cargo”** shall mean a cargo entering the CFS for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.

**GENERAL TERMS AND CONDITIONS**

- i. Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- ii. Handling charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- iii. Storage/ground rent charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 200 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- iv. Handling charges for container more than 40' length will be 200 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- v. Storage/ground rent charges for containers more than 40' in length will be 300 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- vi. Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the rate applicable to containers upto 20' in length. Such a container will also include damaged container and any other types requiring special devices.
- vii. Hazardous container shall attract 1.50 times the normal applicable charges.
- viii. The ‘free time’ will commence after the container reaches the CFS from the Port Container Yard.

- ix. CFS shall ensure that the container is available at the ground tier when the importer approaches for clearance of his consignment. The consignee shall not be liable for payment of ground rent until the container is grounded and cleared
- x. **Interest on delayed payments / refunds:**
- The user shall pay penal interest on delayed payments and the CFS shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be 15% and will apply to both the CFS and the port users equally.
- The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of CFS properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
- The delay in refunds by the CFS will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.
- xi. (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The CFS may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The CFS may, if it so desires, rationalise the prescribed Conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The CFS should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- xii. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
- (j) . The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (jj) . If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the CFS premises; and
- (b) the line shall pay all CFS charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing of cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the ground rent/ storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- xiii. Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CFS.
- xiv. Ground rent/storage charges shall not accrue for the period during which the CFS is not in a position to deliver the containers for reasons attributable to it when requested by the users.
- xv. The handling and transport operations (export operations) shall incorporate provision of labour for chocking and lashing of cargo
- xvi. Goods & Service Tax (GST) as applicable will be charged extra where ever applicable.
- xvii. **Annual Indexation:**
- (a). The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 May 2022 subject to the CFS/ BY operator achieving

the Performance Standards prescribed below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.

(b). The JNPT should declare the Performance Standards achieved by the CFS/ BY operator annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year to 30 April of the following year. The indexed SOR to be levied by the CFS/ BY operator is to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.

xviii. **Performance Standards:**

(a). **Import Movement :** Import Containers will be moved out of the port within 72 hours of the container being made available by the terminal for delivery to the CFS. Import movement performance will not be met under the following conditions:

- i). If congestion is prevalent in the area as notified by the Trailer Operators Association.
- ii). If the Port/Terminal is unable to deliver the container.
- iii). Defective documentation or other shortcoming that is not under the control of the CFS.
- iv). Any restriction due to authorities such as the Port, Terminal, Customs, Police etc. that prevent the container being moved.
- v). If the shipping line/ Consignee does not intimate the CFS about job order.

b) **Export Movement:** Export containers will be moved past the port/terminal gates within 24 hours of the completion of the following:

- i). All export documentation.
- ii). Availability of Customs LET.
- iii). Completion of all payments to the CFS.

Export Movement performance will not be met under the following conditions:

- i). If congestion is prevalent in the area as notified by the Trailer Operators Association.
- ii). Appropriate documentation, complete in all respects, is submitted to the CFS 24 hours before cut-off.
- iii). Any restriction due to authorities such as the Port, Terminal, Customs, Police etc. that prevent the container being moved

**IMPORT OPERATIONS**

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		20' (Rs.)	40' (Rs.)
<b>A</b>	<b>HANDLING SERVICES IN CFS</b>			
	(I)	Import Container FDS Delivery (Loaded Delivery) Lift off from Trailer at CFS, Placing the container for Survey, Shifting Container for weighment, Shifting Container to Import stacking Yard. Shifting Container to custom examination Area. Opening of seal for container examination.	5565	8348
	(II)	Import Container DDS Delivery (Destuff Delivery) Lift off from Trailer at CFS, Placing the container for Survey, Shifting Container for weighment, Shifting Container to Import stacking Yard. Shifting Container to custom examination Area. Opening of seal for container examination, arranging labour for destuff, Shifting of Mty container post destuff within CFS Premises for washing and cleaning.	6671	10007

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		20' (Rs.)	40' (Rs.)
Note	(i)	Hazardous container shall attract 1.50 times the normal charges.		
	(ii)	Reefer container shall attract same as normal charges.		
	(iii)	FR/OT/ODC container shall attract 2 times the normal charges.		
	(iv)	45 FEET CONTAINER H & T IS 2 TIMES MORE 20' GENERAL CONTAINER.		
<b>B</b>	<b>Custom Examination</b>			
		Destuffing and Restuffing of Cargo, carried out as per request of consignee for Custom Examination		
	(a)	Custom Examination and De-Stuffing upto 5%	385	580
	(b)	Custom Examination and De-Stuffing above 5 % and less than 25%	555	835
	(c)	Custom Examination & De-Stuffing above 25%	1685	2530
	<b>NOTE: labour charges for destuffing will be charged at 136/MT</b>			
<b>C</b>	<b>GROUND RENT - LOADED CONTAINERS</b>			
	(i)	1st to 3rd days	Free	Free
	(ii)	4th to 7th day (Per day)	300	600
	(iii)	8th to 15th day (per day)	600	1200
	(iv)	16th to 30th day (per day)	900	1800
	<b>NOTE: Post 30 days 1 handling charges per day will be charged additionally.</b>			
	(i)	Ground Rent for 45' length will be 300% of the charges applicable to containers upto 20' length.		
	(ii)	Hazardous container shall attract 1.50 times the normal charges.		
	(iii)	Reefer container shall attract same as normal charges.		
	(iv)	FR/OT/ODC container shall attract 2 times the normal charges.		
<b>D</b>	<b>GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS</b>			
	(i)	1st to 15th day (per day)	50	100
	(ii)	16th day onwards (per day)	100	200
<b>E</b>	<b>CARGO STORAGE &amp; DEMURAGE</b>			
	(i)	1st 3 days from date of de-stuffing	Free	
	(ii)	1st Week to 4th Week(after free period)	124 Week	Sq Mtr Per
	(iii)	5th Week onwards	187 Week	Sq Mtr Per
	<b>NOTE:</b>			
	(a)	The utilisation of space will be computed on grid area basis. Each grid being 6.25 Sq.Mtrs. Even for utilisation, the demurrage payable will be for full grid as the cargo covered by an ocean BL will be treated as one consignment for the purpose of calculation of space utilised.		
	(b)	The cargo lying unclear beyond 4 week of storage, after the free period, a demurrage to the tune of 50% of the storage would be additionally levied on the consignment from the initial date of container arrival after fifth week onwards.		

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		20' (Rs.)	40' (Rs.)
	(c)	This Tariff is applicable to activities within CFS Premises.		
	(d)	Any charges related to Transportation & logistics outside facility premises will be exclusive from TAMP rates and will be governed by Market Practices.		
<b>F</b>	<b>GENERAL OPERATION SERVICES</b>			
	(i)	Lift-on / Lift-off Loaded Container	315	475
	(ii)	Lift-on / Lift-off Empty Container	140	210
	(iii)	Weightment - Loaded Container	1304	1955
	(iv)	Grounding for container Delivery	521	782
	(v)	Survey and EIR charges Each	240	360
	(vi)	Damage Container Survey Charges	245	368
	(vii)	Documentation Charges	300	450
	(viii)	RFID Charges	250	375
<b>G</b>	<b>OTHER CHARGES</b>			
	(i)	Cargo Handling Charges	136	Per MT
	(ii)	Insurance Charges (per week)	Paise 18.00 per Rs.1,000/- on Value +Duty	
	(iii)	Locking charges	50	
	(iv)	Reefer Plugging / Monitoring Charges	287	Per TEU for Four Hours
<b>H</b>	<b>Bonded Warehouse</b>			
	<b>Storage and Demurrage Charges</b>			
	(i)	1st Week to 4th Week (after free period)	124 Sq Mtr Per Week	
	(ii)	5th Week onwards	187 Sq Mtr Per Week	
		Insurance Charges (per week)	Paise 18.00 per Rs.1,000/- on Value +Duty	
<b>NOTE: GST WILL BE CHARGED EXTRA WHEREEVER APPLICABLE AS PER LAW.</b>				

**EXPORT OPERATIONS**

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		Rates in ₹.
<b>A</b>	<b>Carting Charges / Cargo Handling Charges</b>		
	<b>1</b>	Unloading the export cargo from the mouth of road vehicles of party at the export unit / open yard after due inventrorisation and stacking at the storage point / yard (excluding the warai charges )	
		- By Using Labour	75 Per MT
		- By Using Equipment	90 Per MT

<b>B Handling of Export Cargo</b>		<b>20'</b>	<b>40'</b>
1	Placing Mty container for stuffing, Providing cargo.	4,500.00	6,750.00
2	<b>Re - working of Export Containers</b>		
	Providing Labour / Equipment for taking out required number of packages from the stuffed containers, packing / unpacking for custom examination if required, re-stuffing	5,000.00	7,500.00
<b>NOTE:</b>			
a)	Hazardous Container shall attract 1.50 times the normal charges.		
b)	Reefer Container shall attract same as normal charges.		
c)	FR/OT/ODC Container shall attract 2 times the normal charges.		
<b>C</b>	<b>CARGO STORAGE &amp; RESERVATION</b>		
1	1st 7 Days from date of cargo arrival in CFS	NIL	
2	1st Week to 4th Week (after free period).	87 Per Sq. Mt Per Week	
3	5th Week onwards.	131 Per Sq. Mt Per Week	
4	Reservation Charges (For 400 Sq. Mtrs. & above).	131 Per Sq. Mt Per Week	
<b>NOTE:</b>			
a)	The minimum storage charges will be taken for 5 Sq. Mtrs and in multiples thereof.		
b)	In case the area is utilised by the cargo in the general space and if the cargo is not stuffed within the free period of seven days from its receipt; charges will be payable by the party before the stuffing of cargo is taken up.		
c)	The free time will be calculated from the first date of carting against a particular shipping bill irrespective of actual receipt date/s of the entire cargo.		
d)	After allowing seven days free, if the cargo is not stuffed within four weeks of its receipt, a demurrage to the tune of 50% of the storage would be additionally levied from the fifth week onwards.		
e)	Reservation of space will be given for a minimum period of three months on advance payment for three months and in case the party wants to withdraw the reservation; one month notice will have to be given to cancel the reservation. The extension will be given on advance payment being made on quarterly basis.		
<b>D</b>	<b>GENERAL OPERATION SERVICES</b>		
1	Lift-on / Lift-off - Loaded Container	300.00	450.00
2	Lift-on / Lift-off - Empty Container All Types		



			120.00	180.00
	3	Shifting Empty Container for stuffing - Per Move	315.00	475.00
	4	Sweeping Charges of empty Container	40.00	60.00
	5	CLP and Bottle Seal Charges	125.00	187.50
	6	Survey and EIR Charges	240.00	360.00
	7	Reefer Containe Plugging Charges for four hours	287 Per TEU / four hours	
	8	Shifting Cargo from one place to another within CFS	136 Per MT	
	9	Loading "Back-to-town Cargo" on Party's Vehicle	136 Per MT	
E	OTHER CHARGES			
	1	Cargo Handling Charges By Labour	75 Per MT	
	2	Cargo Handling Charges By Equipment	90 Per MT	
	3	Insurance Charges (For BTT Cargo - Per Week)	Paise 18.00 Per Rs.1000/- FOB Value	
F	GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS			
	1	1st to 15th Day (Per Day)	50.00	100.00
	2	16th Day onwards (Per Day)	100.00	200.00
G	GROUND RENT - LOADED CONTAINERS			
	1	1st to 7th Day (Per Day)	Free	Free
	2	8th to 15th Day (Per Day)	400.00	800.00
	3	16th to 30th Day (Per Day)	800.00	1,600.00
	4	31st day and beyond (Per Day)	1,200.00	2,400.00
	NOTE:			
	1	Ground rent for containers more than 40' length will be 300% of the charges applicable to containers upto 20' length.		
	2	Hazardous container shall attract 1.50 times the normal charges.		
	3	Reefer container shall attract same as normal charges.		
	4	FR/OT/ODC container shall attract 2 times the normal charges.		
NOTE: GST WILL BE CHARGED EXTRA WHEREEVER APPLICABLE AS PER LAW.				

**BUFFER YARD OPERATIONS.**

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		20' (Rs.)	40' (Rs.)
A	HANDLING of Factory Stuffed Containers			
	1	Export Container Factory Stuffed Buffer Movement Receiving factory stuffed container at BY. Off-loading from party's vehicle, Stacking, inventorisation, lift-on on cfs vehicle.	4,150.00	6,225.00
	2	Lift On / Lift Off of Loaded Containers	315.00	475.00
	3	Lift On / Lift Off of Empty Containers	140.00	210.00
	Note:			
	a)	Hazardous Container shall attract 1.50 times the normal charges.		
	b)	Reefer Container shall attract same as normal charges.		
	c)	FR/OT/ODC Container shall attract 2 times the normal charges.		
	NOTE: 45 FEET CONTAINER H & T IS 2 TIMES MORE 20' GENERAL CONTAINER			
B	GROUND RENT - LOADED CONTAINERS			
	1	1st to 3rd day (per day)	-	-
	2	4th to 7th day (per day)	250.00	500.00
	3	8th to 15th day (per day)	500.00	1,000.00
	4	16th to 30th day (per day)	1,000.00	2,000.00
	5	31st day and beyond (per day)	1,000.00	2,000.00
	NOTE: 45 FEET CONTAINER GROUND RENT IS 300 TIMES MORE GENERAL 20' CONTAINER.			
C	GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS			
	1	1st to 15th day (per day)	50.00	100.00
	2	16th day onwards (per day)	150.00	300.00
D	ADDITIONAL SERVICE CHARGES: Additional Services Other then above will be charged as per Export Tariff.			
NOTE: GST WILL BE CHARGED EXTRA WHEREEVER APPLICABLE AS PER LAW.				

\*\*\*\*\*